КАРЕЛЬСКИЕ ПОЛЯРНИКИ







Индекс	М2		Шифр хранения
Авторский знак	4-К22		Инв. №

Возвратите книгу не позже указанного здесь срока

Тип. Военмориздата. Зак. 1453—150000

КАРЕЛЬСКИЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
И ОБЩЕСТВО ИЗУЧЕНИЯ КАРЕЛИИ

КАРЕЛЬСКИЕ ПОЛЯРНИКИ

СБОРНИК ВОСПОМИНАНИЙ
КАРЕЛЬСКИХ МОРЯКОВ-ПОЛЯРНИКОВ

Под редакцией С. А. Макарьева

ИЗДАНИЕ
КАРЕЛЬСКОГО НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ИНСТИТУТА
ПЕТРОЗАВОДСК — 1935



Ответственный редактор С. А. МАКАРЬЕВ. Технический редактор С. С. ШЛЕЙМОВИЧ.

Сдано в набор 2-VII 35 г. Подписано к печ. 6-VIII 35 г. Главлит № С 921.
Статформат бумаги 62 × 94. Зак. № 4225. 8¼ п. л. Тираж 2500 экз.

СОДЕРЖАНИЕ

ОТ РЕДАКЦИИ

Настоящий сборник преследует цель показать участие карельских полярников в освоении суровой Арктики. Значительное место в книге уделено героическому походу „Челюскина" и ледовому капитану-краснознаменцу, уроженцу Сумского посада АКССР, Владимиру Ивановичу Воронину.

Рассказ В. И. Воронина о походе и гибели „Челюскина" является стенограммой его выступления в Петрозаводске на общегородском митинге, устроенном в честь его приезда в Карелию по приглашению карельского правительства.

Помещаемая в сборнике автобиография В. И. Воронина написана специально для Карельского научно-исследовательского института.

Воспоминания остальных моряков записаны карельскими краеведами в Беломорье со слов наиболее известных карельских полярников. Очерк „В полярных водах" написан научным сотрудником Кандалакшской рыбохозяйственной морской станции ВНИРО т. Зайковым.

Сборник иллюстрируется фото-снимками, в большинстве своем впервые публикуемыми.



[illegible]

[illegible]

[illegible] Вопросы о [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]


ГОДОВЩИНА
ГЕРОИЧЕСКОГО
ПОХОДА



Г. РОВИО

ПРИМЕР ВЕЛИЧАЙШЕГО ГЕРОИЗМА

Великий Советский Союз с огромным энтузиазмом и любовью встретил возвращение челюскинцев.

Трудящиеся Советского Союза с огромнейшим вниманием следили за исторической эпопеей похода „Челюскина“. Участники экспедиции показали непревзойденный образец большевистской стойкости и дисциплины. Они выдержали всемирный экзамен. На всех полушариях мира миллионы рабочих, трудящихся, ученых, писателей с величайшим вниманием и тревогой наблюдали за исходом похода „Челюскина“, спасения участников экспедиции. Партия и правительство нашей социалистической родины каждую минуту принимали участие в жизни и событиях лагеря т. Шмидта. в судьбах участников похода „Челюскина“.

Ни одного человека не отдадим в жертву Арктике— таков был сталинский лозунг.

Для капиталистических стран спасение участников похода явилось большой неожиданностью. Я читал финские буржуазные газеты. После катастрофы „Челюскина“ они, как и вся заграничная печать, выражали полную уверенность в том, что участники похода погибнут, — слишком грандиозны трудности,

челюскинцев больше 100 человек и вырвать их из ледяного плена, спасти со льдов Арктики нет никакой возможности, — так писали финские буржуазные газеты.

Героическими усилиями большевистской партии, советской власти, всей нашей пролетарской общественности были мобилизованы все силы на спасение челюскинцев, и когда спасение участников похода было успешно завершено, это явилось большой неожиданностью для всех буржуазных стран. Весь мир был потрясен.

Неудивительно, что „Челюскину", всей истории похода, гибели судна и счастливому исходу экспедиции уделялось такое огромное внимание. Участники похода, герои-летчики прославили на весь мир великое знамя Советского Союза, показали себя настоящей большевистской когортой, не боящейся никаких препятствий и не останавливающейся ни перед какими препятствиями.

Трудности, препятствия, тяжелое положение увеличивали выдержку, организованность, коллективное стремление преодолеть огромную силу стихии, путем большевистского упорства, планомерной борьбы одержать победу, осуществив тем самым те задачи, которые партия и правительство возложили на челюскинцев, посылая их в Арктику. Большевистская выдержка, героическая стойкость всего коллектива, начиная с руководителей и до рядового участника, организованность в борьбе, сплоченность, мужество и непоколебимая вера в победоносный конец борьбы со стихией обеспечили успешное завершение героической эпопеи.

Мы показали всему миру, что советское государство, большевистская партия умеют одерживать величайшие победы не только на фронтах гражданской войны, не только в борьбе против вооруженных сил империалистов, не только на хозяйственном фронте, в различных отраслях нашего многогранного социалистического строительства, но и в борьбе с грозными силами стихии.

Мы доказали всему миру, что Советский Союз, посылая своих сыновей на завоевание Арктики, умеет в напряженной борьбе со стихией так организо-

вать свои силы, что, несмотря на величайшие трудности, добивается огромнейших научных результатов по изучению и освоению Арктики, по расширению новых морских путей, по завоеванию на благо человечества новых неизведанных пространств земного шара. Непреклонность в борьбе со стихией, исключительное мужество, отвага, выдержка и четкая организованность коллектива — вот какие качества характеризуют челюскинцев.

Арктика! Еще сотни лет тому назад она приковывала к себе внимание лучших умов человечества. Сюда, в неизведанные ледяные просторы Крайнего Севера направлялись десятки экспедиций.

Результаты походов были очень незначительны, и вот, впервые за всю историю борьбы человечества с грозными силами Арктики, победителем выходит коллектив большевиков. Их победа столь необычна, редка, что невольно этому героическому походу отдают дань уважения не только трудящиеся нашей страны, даже наши враги вынуждены отметить исключительную энергию, мужество и отвагу участников похода „Челюскина".

Страна напрягла все усилия, чтобы спасти челюскинцев с дрейфующей льдины. Самолеты, суда, самоотверженные люди — все было брошено на борьбу со стихией.

Героическая борьба за спасение участников похода, непревзойденный класс наших летчиков составляют одну из самых блестящих и ярких страниц в истории арктических походов.

Ни одна страна в мире не сделала бы того, что сделала наша социалистическая родина для спасения своих сынов.

На это были способны лишь большевики. Мы довели борьбу за спасение челюскинцев, исход экспедиции до победного конца.

Счастливый исход похода „Челюскина" и выдающееся поведение участников похода, челюскинцев, не являются случайными. Это результат роста силы и мощи нашей страны, результат правильной политики нашей большевистской партии, сумевшей поднять нашу страну на такой уровень, что она смогла выделить такой героический коллектив, смогла воспитать таких

героических летчиков, как Ляпидевский, Леваневский' Молоков, Каманин, Слепнев, Доронин, Водопьянов, создать такие условия, при которых мы победили стихию. Только благодаря успехам нашего социалистического строительства, мы одержали эту блестящую победу в Арктике. Наша страна с радостью и любовью встретила своих сынов — победителей стихии.

Поход челюскинцев будет всегда сохраняться в памяти как одна из самых блестящих, самых выдающихся побед человечества в борьбе за освоение Арктики. Поход челюскинцев наиболее яркий пример того, чего можно достигнуть при большевистской организованности, при настойчивости, при планомерной борьбе с трудностями. Эпопея челюскинцев будет вдохновлять не только тысячи, но миллионы людей на борьбу с трудностями, побеждать стихию во всех отраслях, строить новую, лучшую, светлую жизнь, строить социалистическое общество, которое в конце-концов заставит силы стихии служить человечеству, обратит их на благо человечества.

На примерах мужества, героизма и отваги участников похода „Челюскина" будет воспитываться наше подрастающее поколение и выдвигать новые тысячи, новые миллионы на новые подвиги, на новые победы.

Мы должны учиться на уроках героического похода „Челюскина" тому, с каким энтузиазмом нужно драться на всех фронтах за дело социализма.

Каждый из трудящихся Карельской республики будет еще больше мобилизовывать свои силы для преодоления трудностей, препятствий, стоящих на пути строительства социализма. Под руководством нашей великой ленинской партии будем с еще большей энергией драться за новые победы на всех участках строительства социализма. Под руководством нашего великого вождя т. Сталина будем воспитывать новых героев, будем драться за дело пролетарской диктатуры, за дело социализма.





В. И. ВОРОНИН
КАПИТАН „ЧЕЛЮСКИНА“

НАШ РЕЙС

Изучение Арктики началось несколько веков тому назад. Многочисленные экспедиции шли на север для того, чтобы проникнуть в тайны этого недоступного участка земного шара, шли для того, чтобы открыть Северо-восточный морской путь, сделать его торговой дорогой для коммерческих судов.

Овладеть Арктикой, изучить ее, значит овладеть и несметными богатствами Крайнего Севера.

Советский Союз вступает в наиболее интенсивную борьбу за овладение Арктикой в 1925 г. В этом году мы об'явили себя хозяевами известного участка арктического сектора. Но для того, чтобы успешно победить природу, надо отлично знать ее. С этого и начало советское правительство.

Прежде чем вступить в борьбу за овладение Арктикой мы выстроили на Крайнем Севере ряд научных станций. Эти станции следили за движением льдов, изучали их метеорологические условия и т. д. С этого мы начали наступление, борьбу за овладение Крайним Севером.

И чтобы овладеть суровой окраиной, новый хозяин ее—Советский Союз—начал изучать Арктику не только с моря, он крепко обосновался и в арктических землях.

Помню свой приезд в бухту Лаврентия. Ночью в пургу, на собаках мы с трудом пробивались к бухте. Мой каюр *) из-за пурги сбился с пути, нам пришлось заночевать в горах. Когда прояснилось, он повел меня дальше. Вступили в небольшой поселок и только что остановились у дома, как перед нами выросла фигура человека, который потребовал немедленно предявить документы. Это был подлинный хозяин недоступной окраины—пограничник Арктики, осваивающий свою окраину не только с моря, но и с земли.

В 1928 году на помощь итальянской экспедиции вышли советские ледоколы. Весь мир знает о блестящем рейсе советских ледоколов. Это было началом нашего наступления на Арктику, наступления науки и труда.

Северо-восточный путь—от Белого моря в Тихий океан—самый тяжелый морской путь.

Норденшельд, Нансен и Амундсен—крупнейшие полярники—неоднократно старались пройти по этому пути. Два года потребовалось Норденшельду для того, чтобы достигнуть только Берингова пролива. Во льдах Арктики зимовали экспедиции Нансена и Амундсена.

И то, что не могли сделать полярники капиталистических стран, сделали мы—большевики.

Когда советское правительство построило достаточно научных станций по побережью северных вод, омывающих Советский Союз, оно впервые послало в большое арктическое плавание советский ледокол „Сибиряков".

Я был вызван в Москву, мне было предложено пойти капитаном на этом ледоколе. „Сибиряков" успешно прошел Северным полярным морем вдоль берегов всей Сибири. Это означало, что Северо-восточный морской путь можно освоить. Можно—значит нужно.

После успешного похода „Сибирякова" партия и советское правительство дают задание поддерживать этот путь для развития тех отсталых народностей, которые населяют арктический сектор Советского Союза, туда можно и нужно забрасывать товары морем. После похода „Сибирякова" к устью Лены были

---

*) Проводник.

посланы первые грузовые суда. Впервые в истории в Якутской республике грузы были получены морем.

Снабжать товарами людей, населяющих земли советской Арктики, необходимо и впредь. Сюда морем нужно забрасывать громадное количество грузов. И нужно не мешкать с освоением Северо-восточного морского пути. Необходимо построить суда такого типа, чтобы они были пригодны для ледового плавания. С этой целью советское правительство организует Управление Северного морского пути. С этой же целью в Дании строится пароход „Челюскин". Назначение „Челюскина" — обслуживать дальневосточную линию Владивосток—Колыма.

Я был вызван отправиться в Арктику капитаном „Челюскина".

16 июля 1933 года „Челюскин" вышел из Ленинграда. Судно еще не было окончательно принято от фирмы, машина „Челюскина" не давала тех обусловленных ходовых миль, которые она должна была дать согласно договора. Датчане заявляли нам, что судно недостаточно загружено, надо создать ему необходимую осадку, и только тогда условия по договору будут выполнены.

После приемки „Челюскина" мы пошли в Мурманск.

Только 10 августа мы вышли из Мурманска к берегам Новой Земли, прошли Баренцово море, Маточкин Шар при сравнительно хорошей погоде. В Карском море недалеко от восточного берега Новой Земли встретили первые льды. Судно еще не испытано. Мы уклонялись от захода в лед; нащупывали более слабые места, делали авиоразведки. В конце-концов нашли более или менее легкое место и начали заходить во льды. Довольно слабый лед для „Челюскина" оказался тяжелым. Мы получили первое повреждение—лопнул шпангоут, ослабли заклепки и в трюме № 1 образовалась течь. Уже тогда мы поняли, что судно без ледокола пройти льды Карского моря не сможет. По радио был вызван „Красин". Ледокол в то время был занят проводкой ленского каравана, он находился от нас на 50—60 миль к востоку. „Красин" подошел к нам через несколько часов. Для того, чтобы носовая часть судна была поднята и чтобы поврежденные заклепки были не на уровне воды, а в воздухе, он взял

от нас уголь. Через два дня выгрузив уголь, мы тронулись за „Красиным".

Нужно отметить, что „Челюскин" был настолько слабым судном, что мы, даже идя за „Красиным", снова получили повреждение—довольно сильную вмятину в борт около капитанского мостика. Но течи от этой вмятины пока не было. В ширину около 40 миль тянулась полоса льдов. Через нее нас и провел „Красин".

„Челюскин" вышел на чистую воду. „Красин" пошел в устье реки Енисея, чтобы получить там уголь и взять с собой караван ленских судов. Мы же пошли на восток, к мысу Челюскин.

Два ледокола—„Сибиряков" и „Седов"—шли по пути с нами, они все время держались впереди нас, шли в довольно тяжелых льдах. Много дней ледоколы искали прохода во льдах, чтобы пройти на восток, но прохода не было. Таким образом, эти два судна являлись для нас своеобразными разведчиками, предупреждающими о том, какие льды мы должны встретить.

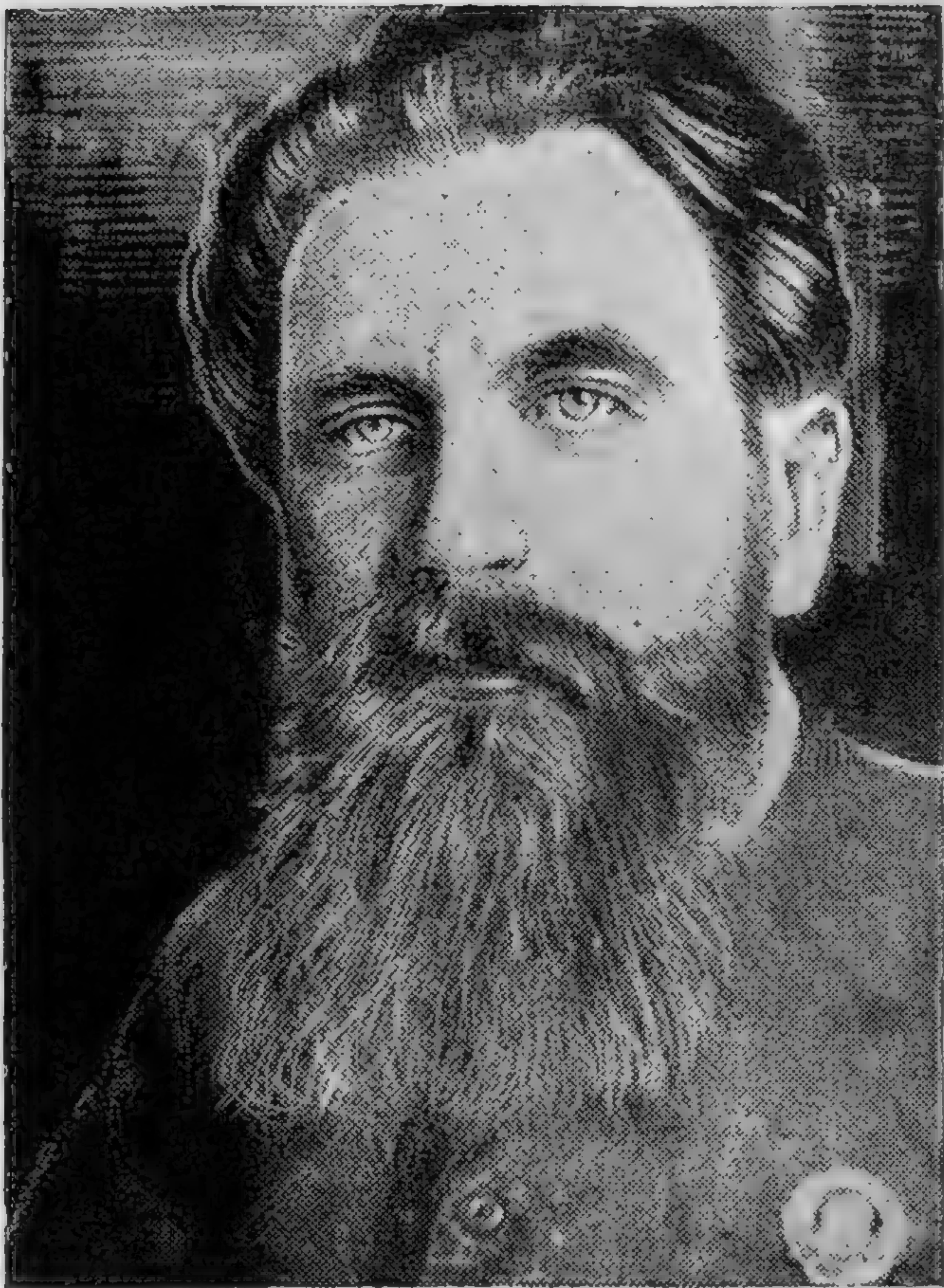
Видя, что на востоке льды тяжелые, мы решили итти на север, так как там была совершенно чистая, свободная от льдов вода. Северо-западным штормом развело сильную волну и после шторма была очень сильная мертвая зыбь. Она нам наруку. К северу образовалось большое пространство чистой воды, свободной от льда. Мы решили итти туда, с тем, чтобы найти проход к норду от Северной Земли или пройти проливом Шокальского между островами архипелага Северной Земли.

Чем дальше мы продвигались на север, тем больше в сторону норд-веста уклонялась кромка льдов. Мы провели несколько авиоразведок, искали прохода в северную сторону Северной Земли, но прохода не было... Льды были тяжелые, мы встречаем так называемый полярный пак*).

„Сибиряков", идущий на восток, дает нам радио при наступлении южных ветров. Лед отошел, „Сибиряков" держит курс к мысу Челюскин.

Нашей экспедиции больше ничего не оставалось, как повернуть на юг и последовать в море Лаптевых мимо островов Архипелага Норденшельда. Идем сравни-

*) Самый тяжелый вид льда.



Отто Юльевич Шмидт.

тельно быстро. 1 сентября мы у мыса Челюскин. Здесь встречаем суда Ленской экспедиции—„Красин“ и три ледокола: „Сибиряков“, „Седов“ и „Русанов“.

Впервые в истории арктических плаваний здесь у мыса Челюскин собралась такая масса пароходов. Всего несколько лет тому назад капитаны „гадали“: смогут-ли суда пройти эту северную оконечность Азии или возвращаться обратно? А в 1933 году этот участок посетило чуть ли не десяток судов. Над ними реял флаг Союза Советов.

2 сентября „Челюскин“ идет в море Лаптевых, оно было совершенно свободно от льда. В море Лаптевых нас встретил большой шторм; он был настолько силен, что „Челюскину“ пришлось уклониться от курса и держать на волну, чтобы не смыло палубного груза и шлюпок. Волна была очень высокая. „Челюскин“ при этом показал весьма неважные морские качества. Крен доходил до 56°; очень стремительный он мог очень вредно отразиться на палубном грузе. Идем в густом тумане. При подходе к Колыме на пути снова попадаются тяжелые льды. Все время держим связь с „Литке“, ведущим караван судов из Колымы в Берингов пролив. Там впереди тяжелые льды. Нам нужно присоединиться к каравану „Литке“, но и ледокол чем дальше продвигался на восток, тем больше получал повреждений и сам иногда был не в силах справиться со своим караваном.

Суда, строившиеся на советских верфях, в Ленинграде, держали себя хорошо, они выдержали плавание во льдах, иногда шли без ледокола. Это очень облегчало работу „Литке“, обеспечивая успешное завершение Колымской экспедиции. Этого нельзя было сказать про „Челюскина“.

Чем дальше мы шли на восток за „Литке“, тем яснее становилось, что на помощь ледокола нам рассчитывать не приходится. Из серьезного положения мы должны выходить сами, своими силами. И все же к Берингову проливу мы продвигались довольно быстро.

Конец сентября, не сегодня-завтра наступят морозы, и тогда с каждым днем все больше и больше будет затрудняться наше продвижение. Мы прошли больше 3000 миль, до Берингова пролива оставалось всего 80—90 миль. Казалось бы, что по сравнению с тем

расстоянием, которое мы уже прошли, этот путь преодолеть легко. Но природа на каждом шагу ставила нам свои препятствия*).

В начале ноября мы почти потеряли возможность управлять своим кораблем. Нас сковали льды, „Челюскин“ дрейфовал вместе со льдами. Правда, были дни, когда перегруппировка льдов освобождала нас из белых тисков, и тогда мы опять продвигались в сторону Берингова пролива. Появлялась надежда, что мы достигнем Берингова пролива, прорвемся во Владивосток, но вновь встречались тяжелые льды—мы прокладывали путь, взрывая льды.

В тяжелой борьбе с природой шли дни...

4 ноября мы были уже в Беринговом проливе. От свободной воды нас отделяло всего 3—4 морских мили. Преодолей эти три—четыре мили, и мы в водах, где свободно могут ходить даже парусные шхуны. Мы видели огромные фонтаны, которые пускали киты, ходившие на свободной воде. Мы должны были приложить все усилия, чтобы выйти на эту чистую от льда воду.

— Пробиться, чего бы то ни стало!—так решили мы.

Были посланы разведчики на лыжах. Они осмотрели лед до ближайшей воды. Выяснилось, что самый тонкий лед имеет 3 метра над уровнем воды. Могли ли мы пройти через такой лед? Каждый день расходовали около 3 тонн взрывчатых веществ. От взрывов дрожал воздух. Закладывали фугасы до 100 килограммов, но результаты плачевные. Взрывами вырывались воронки, лед крошился, мельчал, но не давал трещин.

Надежды дотянуть до свободной воды, выйти в Берингов пролив не оставляли. Может быть ближе к Тихому океану будет теплее вода, морозы не так сильно будут сковывать толстые пласты льда, вода разобьет твердыню льда—так думали мы. Но ожидания были напрасны.

---

*) Еще в Москве в Главн. Упр. Сев. морск. пути было решено, что „Челюскина“ будет сопровождать до Берингова пролива ледокол „Красин“, но он во время проводки судов Ленской экспедиции получил повреждение учебного вала и тем был лишен возможности притти к „Челюскину“ на помощь, и сам «Красин» с большим трудом вышел из льдов в Карское море.

С 4 на 5 ноября дрейф круто повернул на север и мы пошли со льдами около 7 километров в час.

С 5 на 6 ноября поднялся сильный восточный шторм. Около берегов Америки льда не было, шторм поднял сильную волну. Лед у судна заходил, заскрипел. У нас опять появилась надежда, что мы выйдем из льда, и годовщину Октябрьской революции будем праздновать победой.

Но ветер быстро стих. Еще целые сутки продолжалось колебание льда у борта. Затем штиль, нас снова окружили ледяные поля, „Челюскин" был обречен на зимовку.

25 ноября опять началась сильная перегруппировка льда. Ночью льды стали сжиматься. Мы провели генеральную репетицию выхода на лед. Осветили люки и начали выгрузку продовольствия на лед. Лед около бортов „Челюскина" сильно двигался, продолжал перегруппировываться. Не была исключена возможность, что судно будет раздавлено льдами. Четыре часа шла выгрузка продовольствия. Двухмесячный запас продовольствия был выгружен на лед.

26 ноября опять перегруппировка льдов повторилась и к счастью у борта „Челюскина". Появились каналы чистой воды, идущие с севера и на юг, они достигали шириной около 2 миль, а в длину на пространство, которого не охватить невооруженным глазом. Мы быстро погрузили продовольствие со льда на пароход и пошли на юг.

Пройдено несколько миль. Впереди сильное торошение льда. Лед сходится, громадные льдины в 5—6 метров толщины крошит как лучину. Конечно, итти в такое сжатие верная гибель. Мы должны были выбрать спокойное место, куда можно было поставить корабль, чтобы не быть раздавленными. „Челюскин" долго кружился, высматривая такое „убежище". В конце-концов оно было найдено. Два огромных ледяных поля столкнулись друг с другом. В них небольшая проталина, которая ни в коем случае не могла сжаться. В нее мы вошли. Здесь мы нашли для себя зимовку, а впоследствии могилу для „Челюскина".

Проходили долгие дни. В декабре со льдами нас носило то на север, то на северо-запад; мы неуклонно продвигались к северу. Так прошел весь декабрь.

С первых чисел января дрейф перешел на юго-восток. и продолжался целый месяц. Быстрый, петлеобразный он отнес судно на 90 миль на юго-восток.

Так продолжалось до 11 февраля, когда начался сильный нордовый шторм. „Челюскин“ начал сильно дрейфовать в сторону юга. 12 февраля дрейф то усиливался, то замедлялся. Лед, которым было сжато наше судно, встречал на своем пути препятствия, его ломало, отсюда и различная быстрота дрейфа.

Поздно вечером 12 февраля мы почувствовали первые толчки в корпус судна. При фонарях осмотрели борт и обнаружили две небольших трещины: одна шла от форштевня*) вперед, другая с правого борта к середине корабля.

После нашей первой генеральной репетиции по выходу на лед мы основательно подготовились к эвакуации с судна. Просмотрели запасы продовольствия и распределили его так, чтобы можно было быстро выгрузить с судна на лед все необходимое. Мы даже составили специальное расписание того, кто и чем должен будет заниматься, если судно будет раздавлено льдами. И когда 13 февраля в 1 час 30 минут пополудни лед начал наступать на „Челюскина“, то была подана команда: „Выгружаться на лед!“ Мы поняли, что с судна придется уйти навсегда. Все участники экспедиции пошли на работу по выгрузке, как в обычное время, без излишнего волнения, без всякой паники.

Первый нажим льда на судно начался в 1 час 30 минут.

Навстречу мне идет инженер.

— Капитан, впереди высокий вал льда, он быстро растет, движется прямо на судно.

Судно заскрипело. Льды начали сжимать корпус. И вот потрясающий момент: судно стремительно отбросило назад метров на десять. Страшным ударом разорвало левый борт по жилой палубе на 15 метров в длину и 20 сантиметров в ширину

Даю распоряжение: пустить спасательные помпы.

Из машины ответ:

— К вам, капитан, идет старший механик. Он все расскажет.

---

*) Передняя часть корабельного набора, образующая нос корабля.

Механик докладывает:

— Все вспомогательные механизмы сдвинуты с места. Помпы откачивать не могут. Кроме того разорвало паропроводную трубу действующего котла.

О спасении судна нечего было и думать.

Начали нажимать на выгрузку продовольствия.

Товарищи, которые согласно расписанию должны были обслуживать механизмы, теперь были переброшены на выгрузку.

— Только бы успеть выгрузить достаточное количество продовольствия.

Продолжалось быстрое погружение судна. Я несколько раз посылал своего вахтенного помощника следить за тем, чтобы никого не осталось в каютах.

Продовольствие было выгружено. Вытащили самолет. Сняли снасти, которыми были привязаны грузы: деревянный дом, нефть, керосин, бензин. Все это должно было само всплыть после гибели парохода. Освободили все тали от шлюпок. „Челюскин" все быстрее и быстрее уходил в воду. Настал критический момент. Отдаю команду:

— Все на лед! Оставить судно!

В это время на корабле было не больше 20—25 человек. Остальные работали на льду, так как там, вблизи судна были навалены груды продовольствия. При погружении „Челюскина" они могли погибнуть. Люди оттаскивали груз как можно дальше от парохода.

Взбираюсь на самую корму посмотреть, как выходят люди. Вижу, что на судне осталось четверо: завхоз Могилевич, штурман Марков, я и плотник. Вышел плотник, за ним Марков.

Капитан уходит с гибнущего судна последним— таков закон моря. И я поднимаюсь на борт судна, чтобы видеть, как будет сходить Могилевич. Он становится рядом со мной. Я чувствую, что из-под левой ноги опора уходит, а правая как будто бы становится все длиннее и длиннее. Причина ясна: носовая часть корабля быстро погружается.

Нужно уловить момент для своевременного прыжка на лед.

Отто Юльевич кричит Могилевичу:

— Борис, прыгай!

Последний момент,—оставаться дальше нельзя. Я прыгаю на лед, завхоз Могилевич прыгнул на палубу.

Когда я со льда взглянул на судно, корма была в воздухе: видны были не только винт и руль, а и пятка руля.

Через несколько секунд „Челюскин" скрылся под водой, унося с собой в ледяную пучину Бориса Могилевича.

... „Челюскина" больше не стало. Полуодетые, мокрые от пота люди остались на льду.

Через несколько десятков минут после гибели судна на льду была поставлена радиомачта. По ветру колыхался советский флаг. Так образовался лагерь челюскинцев—лагерь Шмидта.

Природа победила судно, но она не сломила воли человека, воли коллектива. Люди, воспитанные большевистской партией, оказались в тяжелом положении, но они продолжали бороться.

Мы сразу же приступили к постройке жилища. Так началась наша жизнь на льдине, наша первая ночь в лагере. Мороз достигал 32°. Дул сильный ветер. В поставленные прямо на снег, неотопленные палатки собрались челюскинцы. Спать не пришлось, люди дремали сидя и полулежа.

Через два часа после гибели судна было созвано общее собрание. Отто Юльевич Шмидт сообщает, что телеграмма об участи „Челюскина" послана, что советское правительство знает о несчастьи челюскинцев. Спустя полчаса всем были выданы спальные мешки и меховая одежда. В результате принятых мер, даже при сильном морозе, в неотопленных, поставленных на льду палатках, люди не получили даже легкого обморожения. Дети чувствовали себя великолепно. Когда я утром пришел в палатку, где находились дети, Аллочка Буйко, с расплывшимся в улыбку личиком, протянула мне ручку. Ребенок не замечал, что находится не в уютной каюте, а на льду.

На следующий день, 14 февраля, мы узнали, что в Москве по инициативе т. Сталина, под председательством т. Куйбышева создана особая правительственная комиссия по спасению челюскинцев Нам стало ясно, не сегодня, так завтра мы будем на берегу. Нужно взяться за подготовку площадок, которые могли бы

принять самолеты. Из Владивостока вышли к лагерю суда, груженые самолетами. Мы знали, что скоро к нам вылетят самолеты из Хабаровска. Мы уверенно ждали самолетов. Пришла радиограмма: „В Америку для закупки машин выехали советские граждане“. К этому сообщению многие отнеслись скептически — лучше бы пришли наши машины.

— Где Водопьянов, Доронин, Галышев? Что делает „Сталинград“? Такими вопросами каждый день мы засыпали радиста Кренкеля.

В Уэллене, расположенном ближе всего к месту катастрофы, к нашему лагерю, было два самолета. Там находился летчик Ляпидевский. Но вся беда была в том, что стояла отвратительная погода. Она задерживала прилет самолетов в лагерь.

Тем временем в лагере велась усиленная борьба с природой. Уже на второй день после гибели „Челюскина“ от движения льда в лагере образовалась трещина. Она подошла под склад продовольствия, несколько ящиков полетели в воду. Подоспели люди и склад был перенесен на новое место, на несколько десятков метров дальше. Такие сюрпризы заставляли нас быть все время настороже. Лагерь охранялся матросами, вахтенным, штурманом. Они ходили по „улицам“ нашего лагеря и внимательно прислушивались ко всяким подозрительным гулам льда. И в случае опасности предупреждали жителей лагеря. Все были наготове.

Так шли дни. И вот 4 марта, вечером, получаем сообщение, что погода на Карском море и на материке отличная. Мы были уверены, что завтра, наконец, у нас и в Уэллене наступит хорошая погода. В 8 часов утра пришла новая телеграмма: „Ляпидевский вылетел в лагерь“.

Первыми должны были покинуть лагерь женщины и дети. Ночью с 4 на 5 марта между лагерем и аэродромом снова произошла большая передвижка льда,— образовались широкие каналы чистой воды. К нашему „аэродрому“ мы могли пройти только с помощью лодок. Быстро перевезли к аэродрому женщин и детей. Над лагерем, грохоча моторами, показался огромный самолет. Первой нашей мыслью было: не ошиблись ли товарищи-пилоты, давая нам размеры площадки? Как эта громадная птица сядет на нашу

маленькую площадку? А вдруг самолет попадет в торосы... Бежим... Я вскакиваю на большой торос льда, смотрю, что будет с самолетом. Вот он коснулся льда, и бежит по нему быстро-быстро, затем делает крутой поворот и останавливается. Посадка удалась, самолету Ляпидевского при посадке потребовалось всего лишь 180 метров. Усадили женщин и детей в самолет и через несколько минут он снова в воздухе. Через 2 часа радиотелеграф принес радостную весть—женщины на берегу... Пьют чай. Завтра рано утром Ляпидевский будет снова у нас.

Но на следующий день погода испортилась. Опять пошли серенькие, нудные денечки. У нас хорошо—в Уэллене скверно, в лагере тихо—в Уэллене пурга.

В это время в Ванкареме начала работать радиостанция. Благодаря этой станции удалось установить, что погода в лагере больше совпадает с погодой в Ванкареме, чем с погодой в Уэллене. Было решено перенести все спасательные работы в Ванкарем. Там была создана база спасательных работ.

Получаем новое сообщение, что пароход „Смоленск" выгрузил 5 самолетов, они должны лететь в лагерь. Водопьянов, Доронин и Галышев летят из Хабаровска в лагерь Шмидта. Кроме того, мы узнали, что в Америке куплены две машины, они идут в Ном, а оттуда к нам. Тут лагерь „атаковывали" со всех сторон. На одной из американских машин летели т. Леваневский, борт-механиком—американец и начальник спасательных работ на Чукотке т. Ушаков. Эта машина вылетела из Нома при хорошей погоде. У нас же стояла погода неважная. Леваневский все же решил лететь.

Уэллен передает: „Машина прошла с головокружительной быстротой мимо Уэллена. На малой высоте она идет на запад".

Ванкарем сообщает, что видимость 10 метров. Ждем... Проходит день. Уже темно. Известий нет. Где же застрял Леваневский? Впоследствии оказалось, что машина Леваневского на высоте 150 метров попала в область дождя. Самолет начал быстро обмерзать, терять способность держаться в воздухе. Машина снижается. Леваневский дает полный газ и набирает

высоту, поднявшись на 4 тысячи метров. Там солнце. Но машина настолько отяжелела, что не могла держаться и все время шла вниз. Опять зашли в область дождя, и самолет начал падать винтом к земле. Когда Леваневский увидел, что до льда осталось несколько десятков метров, он опять дал газ и ему удалось поставить машину горизонтально. Но в это время самолет уже коснулся вершины торосов, сбил лыжи и кузовом пошел по торосам. Машина разбита. Борт-механик и Ушаков быстро выскочили из самолета. Леваневский держится за ручку руля. По его щеке течет кровь

Убит?.. Ушаков бежит к Леваневскому, берет его за плечо, летчик поднимает голову:

— Ничего...

К месту аварии из чукотского становища пригнали собак.

В это время в лагерь поступают скудные сведения о тех самолетах, которые вышли из Олюторки с парохода „Смоленск".

6 апреля выясняется, что в Ванкарем прибыли два самолета—Каманина и Молокова. Они собираются лететь в лагерь. У нас плохая погода. Передаем метеорологическую сводку. Полет отменен.

В Ванкарем прилетела вторая американская машина Слепнева.

7 апреля около полудня получаем радио: „Машины вылетают в лагерь. Посадочная площадка в порядке?" Отвечаем: „Можем принять". Но когда мы шли на аэродром, на наших глазах произошла перегруппировка льдов. От площадки оторвалось 200 метров ровного поля и таким образом размер аэродрома сократился до 220 метров. Площадка мала. Мы в смятении. Что делать? Как сообщить летчикам? Выложили крест, условный знак, что посадка невозможна.

Пасмурно, облака. Мы не видим самолетов, только слышим шум пропеллеров. Наконец, над торосами льда видим идущий бреющим полетом самолет. На выкрашенных в красную краску крыльях белым начерчено „СССР" и номер.

Четыре круга сделала машина над лагерем. Площадка мала. Тем не менее машина приземляется, идет на посадку. Вот она уже совсем низко, но посадочная

скорость очень велика. Как только летчик сбавит газ, самолет идет прямо вниз. Машина близка к торосам. Пилот снова дает газ, поднимается в воздух, делает круг, машина снова снижается, проходит первую гряду торосов, садится на лед и упирается в другую торосистую глыбу. Пропеллер перестает работать. Бежим. Где же люди? Из кабинки выходят Слепнев, Ушаков, борт-механик.

У американской машины повреждено шасси, лопнула стяжка. Но все это ничего. Можно исправить. Здороваемся... Но над лагерем неожиданно появляются еще две стальные птицы на советских самолетах—Молоков и Каманин. Машины идут на снижение. Сел Каманин. Самолет быстро бежит по льду. Вот сейчас... торосы. Замедлил скорость, встает. Посадка удалась. Садится Молоков. Его машина летит еще быстрее. Вот она бежит уже по площадке, все ближе торосы, но за несколько десятков метров Молоков круто на 90° повернул самолет и машина встала. Выходят два скромных человека. От их машин не пахнет свежей краской. Они—построенные руками советских рабочих -были уже в большой работе. Через несколько десятков минут самолеты поднялись в воздух. Вторая партия челюскинцев улетела на материк.

Американка осталась у нас. Вечером и ночью происходило сильное сжатие льдов. Пришлось выделить несколько десятков человек перетаскивать самолет. Машина стояла на круглой льдине, кругом нагромождались новые торосы. Пришлось машину перетаскивать на другой аэродром. Выбрали площадку, послали равнять ее 40 человек, 20 человек тащили самолет по льду на новый аэродром.

10 апреля началась быстрая эвакуация лагеря. В этот день работали самолеты Молокова, Каманина, Водопьянова, Доронина. Полеты начинались с рассвета, кончались с заходом солнца.

Поздно вечером 11 апреля мы отправили на материк больного тов. Шмидта.

12 апреля была отправлена на материк самая большая партия челюскинцев. В лагере осталось всего 6 человек, мы имели 8 собак. Завтра улетим на материк.

Утром, около 9—10 часов, из Ванкарема в лагерь вылетел Водопьянов. Полтора часа он искал лагерь,

но из-за тумана не нашел нас и вернулся обратно в Ванкарем.

В 12 часов получаем радио: „Вылетели три самолета". Обычно самолеты с материка летели до нас 55 минут. Минут через 30, а иногда и через 15 после телеграммы о вылете, мы зажигали костер. Теперь же, когда мы узнали, что к нам летят 3 самолета, располагая большим запасом топлива, решили сразу зажечь бочку смолы. Летчики еще далеко в море увидели черные клубы дыма. Лагерь снова найден. Через 50 минут после вылета из Ванкарема самолеты были на площадке. Даем радио: „Самолеты благополучно сели. Благодарим". Лагерь Шмидта эвакуируется.

Было очень тяжело покидать наш лагерь. Сколько тяжелого и радостного пережито здесь, на этом плавающем ледяном поле. Когда уходишь на корабле в море, уходишь от своей семьи, от жены, матери, думаешь:

— Сюда я вернусь...

— Здесь в лагере Шмидта мы провели два месяца. Здесь мы боролись с природой, здесь погиб „Челюскин". Сюда, на эту льдину, нам уже не вернуться..

С тяжелым сердцем мы уходили из лагеря. В последний раз зашел в свою палатку. Мелькнула мысль: нужно взять что-то в память о „Челюскине" и там, в Москве, передать руководителю спасательных работ, нашему любимому тов. Сталину. Что же взять? Глаза останавливаются на спасательном круге. На нем крупными буквами выведено: „Челюскин". Я быстро схватил нож и срезал эту надпись. В Москве, на Красной площади, у мавзолея Ленина, я передал эту надпись лично тов. Сталину.

Идем на аэродром. Я сажусь в машину тов. Молокова.

Через несколько минут мы в воздухе. Делаем прощальный круг над лагерем и уходим в сторону материка.

В тот же день я вылетел из Ванкарема в Уэллен. Отсюда начиналась дальнейшая переброска челюскинцев, надо было осмотреть, как подготовлены там помещения. На собаках, пешком, на самолетах продвигались челюскинцы туда, куда должны были притти суда.

В лагере Шмидта все были здоровы. На материке же начались гриппозные заболевания. В первую очередь на самолетах перебросили в бухту Лаврентия больных товарищей.

Несколько лет тому назад в бухте Лаврентия Комитетом Севера была построена великолепная больница. В этой больнице врачи-хирурги делали нашим товарищам операции. Чукчи, которые раньше относились к врачам недоверчиво, увидев, что после операции люди быстро поправляются, изменили свое отношение к больнице. Один старик, которому несколько лет тому назад предлагали отнять больную ногу, но он категорически отказывался от операции, пришел к врачу и заявил:

— Ну, коли ты, доктор, русских режешь и они не умирают, а здоровеют, то режь и меня.

Эта больница оказала нам большую пользу, многим товарищам она принесла не только здоровье, но и жизнь.

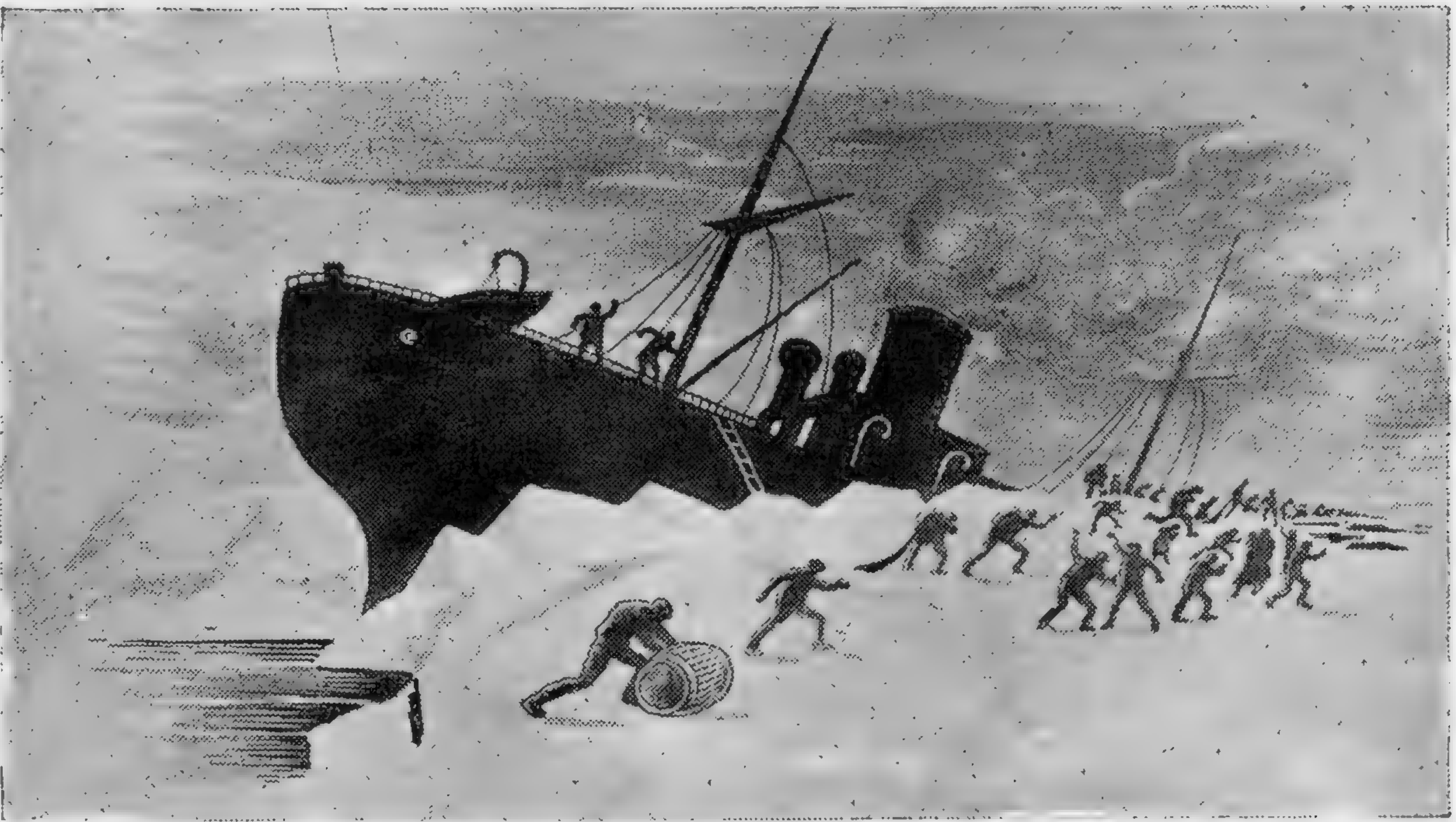
В начале мая в бухту Провидения пришел „Смоленск" Здесь уже было много челюскинцев. Я остался в бухте Лаврентия с десятью больными товарищами. 13 мая „Смоленск" подошел к бухте Лаврентия и остановился у кромки льда. От больницы до парохода 10 километров. Выбрали трассу, имевшую меньше торосов, взяли собак, положили на нарты больных и переправили остальных челюскинцев на борт „Смоленска".

Мы ехали в Москву. Ехали на родину.

Из Москвы челюскинцы раз'ехались по домам. Я, как гражданин Карельской республики, постарался как можно скорее приехать в столицу Красной Карелии для того, чтобы передать карельскому правительству, всем трудящимся, колхозникам, рабочим большое спасибо за то, что мы снова здесь.

Только благодаря усилиям всего трудового народа Советского Союза челюскинцы были спасены.





Гибель „Челюскина".



ЛЕДОВЫЙ КАПИТАН



ЖИЗНЬ, ОТДАННАЯ МОРЮ

В. И. ВОРОНИН

(Автобиография)



Я родился в 1890 году в Сумском посаде на побережье Белого моря. Мой прадед, дед и отец жили морем. Они плавали в Норвегию за рыбой, на Новую Землю за зверем, ходили на китовый промысел. Но никто из Ворониных не знал ни карт, ни лоций. Выработанным в результате вековой практики опытом, который передавали из поколения в поколение, поморским чутьем предчувствовали штормы, предугадывали появление льдов. По каким-то особенным, известным им признакам, узнавали о подводных скалах.

Потомки новгородских ушкуйников—поморы жили морем. Море их кормило, море их поило. Недаром поют поморы:

Ах, ты, море, море, море синее,
Море синее, море соленое,
Ты нас кормишь, поишь;
Море синее, море синее, море соленое...

Сумский посад — богатое поморское село.

Здесь был центр Поморья. В Сумском посаде сходились почтовые дороги из Петербурга, Кеми и Онеги. Сюда с'езжалось много паломников, державших путь в Соловецкий монастырь. С наступлением навигации в Сумском посаде скоплялись паломники из Петербурга, Повенца и других мест. Через село немало проезжало на север и иностранных туристов.

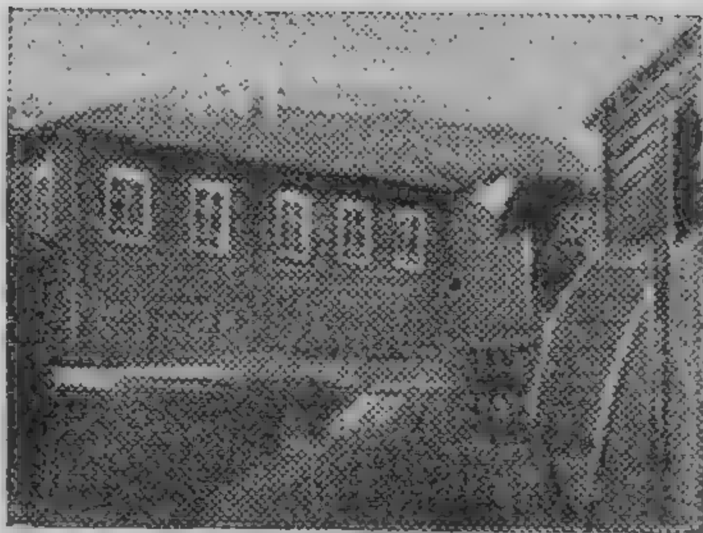


Село Сумский посад.

В Сумском посаде было очень много парусных судов. Помню, в раннем детстве, когда я сам еще не морячил, осенью, когда обыкновенно приходили телеграммы от хозяев парусников женам, где сообщалось, что парусники вышли в Сумский посад, дети отправлялись собирать „на поветерь". Вечером детишки собирались к дому хозяйки, получившей телеграмму, желали попутного ветра паруснику мужа. Хозяйки дарили ребятам орехи, конфекты, калачи.

Счастливые и удовлетворенные, мы забирались потом на колокольню и смотрели оттуда, как парусники подходили на бар*). Еще детьми мы по оснастке умели узнавать каждый корабль. Едва хозяин парусника с матросами сходили на землю, ребятишки бросались к ним с поздравлениями.

*) Бар—защищенная от ветра бухта, где стоят суда.



Сумский посад. Дом, где родился В. И. Воронин.

Шли годы. Мне 8 лет. Пора итти в море. Отец —бедняк-тресколов. У него шестеро сыновей. Все они начали свою морскую карьеру с „зуйков“ — с работы юнгами на поморских парусниках.

Нас, мальчиков-бедняков, поморы шутя звали зуйками, вероятно, потому, что, как и чайкам, нам юнгам, кроме остатков улова, никакого вознаграждения не полагалось.

Помню, впервые восьмилетним мальчиком я отправился с отцом на Мурман. Пароход, который должен был отвезти нас на место лова, казался мне очень большим. Рыбаки-поморы, с которыми мы ехали на Мурман, измеряли окружность трубы парохода, схватившись руками. Шестеро еле охватили эту трубу. Я покачивал головой и удивлялся: откуда только дым берется?..

На пароходе горели какие-то удивительные лампочки. Тоненький волосок, а так много света. Зачем? У нас, на Севере, в мае ночью светло, как днем, к чему на пароходе горят лампочки?

В море началась качка. Мальчиков-поморов, с которыми я спал, начало укачивать. Один из стариков сказал моему товарищу:

— Тебе, Ваня, надо с якоря кусочек глины с'есть. Тогда вынесешь качку легко.



Сумский посад. Дом братьев Ворониных.

Я побежал к отцу.

— Папа, правда, что глина помогает от морской качки?

Отец смеется:

— Кому как... Тебе глина не понадобится...

Через несколько суток пароход вышел из Белого моря. Грустно, все дальше и дальше от матери. Прошли Поной,

Поморы острят: „Прошли Поной, не кличут домой". Да, дом теперь уже далеко. Мать, товарищи по играм— все это позади.

Пришли в первое становище Мурманского побережья — в Лицу. Опять пословица: „Прошли Лицу — домой не кличут".

Здесь высаживались поморы, направлявшиеся из Сумского посада на рыбный лов. На берегу масса чаек. Их жалобные, стонущие крики глубоко волновали нас, детей.

В становище Гаврилово поморы занялись промыслом, рыбаки открыли избушку, где хранилась сеть, достали крючки и начали лов

Я должен был распутывать спутанные морским течением снасти, насаживать на крючки рыбку-наживку, на которую ловят треску.

Поздней осенью возвратились поморы обратно в Сумский посад.

На тресковом промысле я проработал два лета. Нас, мальчиков, очень радовали темные осенние вечера, наступившие в конце августа. Они предвещали близкое возвращение домой. Ребята обнявшись ходили по становищу и пели песни.

Среди рыбаков был один старик. Звали его почему-то Полкан-Ванька. Собрал как-то ребят-зуйков Полкан-Ванька и говорит:

— Вы получаете за свою работу треской. Давайте представим петицию хозяину, чтобы он платил нам по 5 копеек со снасти.

Дети пошли к хозяину, но он, конечно, не хотел нас и слушать.

В это время в становище прибыл архангельский губернатор Энгельгардт. Полкан-Ванька взялся сходить делегатом от зуйков к губернатору. А на промысле было около 80 зуйков. Губернатор, к которому мы пошли скопом, выслушал наше требование о выплате по 5 копеек со снасти и с удивлением спросил:

— А что такое снасть?

Мы об'яснили ему, что это усеянная крючками веревка — длиной, примерно, в 180 саженей. Ее мы должны насаживать приманкой.

Губернатор обещал удовлетворить наше требование.



Сумский посад. Обшивка шпангоутов (ребер) вновь строящегося судна.



Сумский посад. Построенное судно перед спуском на воду.

Одиннадцати лет я уже пошел зуйком на парусном судне

Мой отец — бедный, забитый нуждой тресколов, жил только сегодняшним днем, но мать всегда мечтала сделать нас хорошими моряками.

Она была приемной дочерью в шкиперской семье Вязьминых. Три брата Вязьминых плавали на парусниках в Петербург. Один из них—Саша Вязьмин—уже 19 лет командовал парусным кораблем „Молодец". Выглядел Саша совсем ребенком. Когда он прибыл со своим судном в Петербург, портовый чиновник обратился к капитану:

— Мальчик, пошли нам капитана, мы хотим видеть его.

Саша гордо ответил:

— Капитаном на этом судне хожу я.

Моя мать настояла, чтобы все ее сыновья поступили на суда, а зимой учились в мореходной школе.

Когда я, одиннадцатилетним мальчиком, впервые пришел на парусник „Иоанн Предтеча", мне показалось все новым и необычным. Нанявший меня купец спросил:

— Мальчик, а сможешь ли ты на марс ходить? Паруса тебе придется убирать...

Я посмотрел вверх—мачта высокая, если качать не будет, — справлюсь, влезу, а что будет во время качки, — посмотрим...

Так я ушел в „покруты" к богатому помору.

Владельцы парусников держали поморов в кабале. Нанимая их на свои суда, они „окручивали их покрутом" *) плыть на Новую Землю и даже на Грумант (Шпицберген). Были у поморов-покрученников свои песни:

„Ах ты, хмель, ты, хмель кабацкий,
Простота наша бурлацкая,
С простотою хмель сдружился,
Плыть на Грумант покрутился.
Грумант - батюшко страшен,
Кругом льдами обнесен
И горами обвышен..."

*) Договором.

На паруснике я готовил команде пищу и, кроме того, когда приходилось долго быть в море, пек хлеб, делал квас. Кроме того я стоял и вахту.

Первый рейс. Впервые в жизни я встал к рулю судна. Когда мне об'яснили, как нужно управлять судном по компасу, — моему изумлению не было конца. Стою на вахте. „Предтеча" быстро рассекает волны. Мне—мальчишке—доверили судно, „Предтечу" веду я! До сих пор помню, как гордился я этим. Я стал внимательно вглядываться в компас, зорко смотреть вперед, чтобы не уйти далеко в сторону. Капитан должен знать, что мальчик, которого он поставил у руля, не подведет.

Труднее всего было печь хлеб. Не раз тесто уходило у меня из кадки и заливало бороды спящим матросам. Не раз плохо выпеченный хлеб приходилось тайком от команды выбрасывать за борт.

Когда мы приходили в Архангельск, хозяин и матросы отправлялись в трактиры. Только мы, зуйки, не имели права сходить на берег. Мы оставались на борту парусников. С берега доносились долгие, икотные крики пьяных хозяев:

— „Великомученица Варвара"! Эй, на „Пресвятой богородице", подавай шлюпку!..

Поморские парусники в большинстве случаев назывались именами святых. Когда среди ночной тишины на рейде я слышал крик своего хозяина, мне нужно было выезжать за ним на шлюпке.

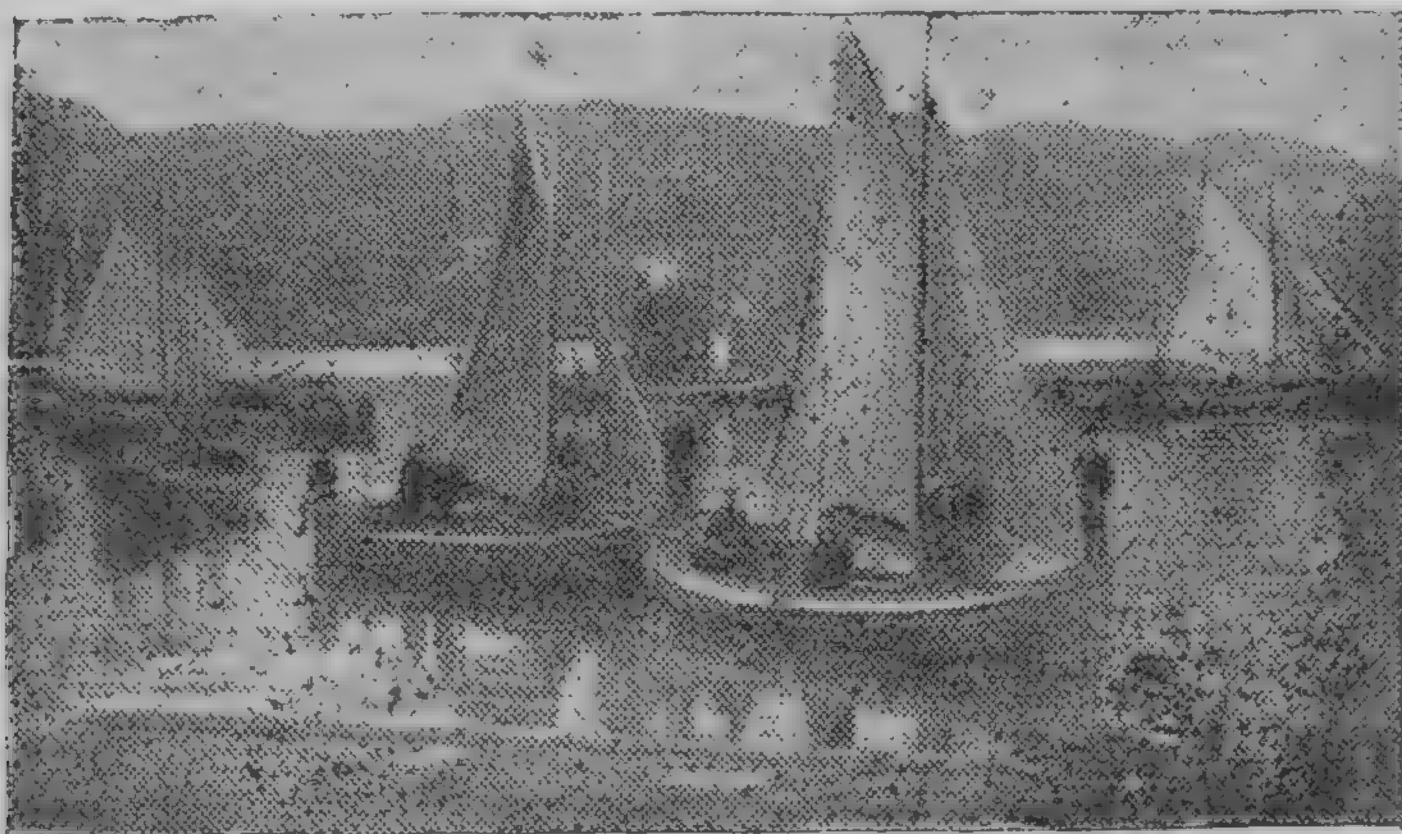
Быстро научился убирать паруса, стоять на руле, ставить корабль против ветра. Так проходило мое детство.

Большинство рейсов мы делали в Норвегию за треской. Нашей стоянкой была Северная скала Гунигсвог. В Норвегии я пробыл три года. Работа у Гунингсвога сыграла решающую роль в моем развитии, расширении моего кругозора. Там я провел свои лучшие юношеские годы, близко познакомился с норвежскими мальчуганами-моряками. Один из них частенько приезжал к нам, на судно. Уже много лет спустя, когда я плавал капитаном, мы продолжали встречаться.

Часто вспоминаю эти встречи. Плохо понимаю норвежский язык. При встрече с друзьями детства мы „беседуем" довольно странно: сидим в каюте, курим и молчим.

С „Предтечи“ я перешел к хозяину парусника „Надежда“. На „Надежде“ я ходил в становище Гаврилово на Мурманский берег. Я уже был настоящим матросом: управлял судном, принимал от промышленников треску, взвешивал, браковал, распределял рыбу по сортам.

В 1903 году в становище Гаврилово я поступил на работу на маленький примитивный завод сумского богача Шадрина. Этот завод из тресковой печени вытапливал медицинское сало. Грязная, тяжелая и ответственная работа. Ведь, сало, которое я вытапливал, предназначалось для лекарств. Шадрин почти никогда не бывал на своем предприятии. Он жил в Сумском посаде, а управляющий беспрерывно пьянствовал. Делом управлял я. Работа шла хорошо. Когда пришлось давать расчет рабочим-поморам, которых было здесь около 10 человек, на меня, мальчика, насели поморы. Пришлось запрашивать хозяина телеграммой:



Типы судов. Слева н аправо—елы, тройник, шняка.

„Яков говорит, что обещана ему рубашка, дать или нет?“ Хозяин отвечает:

„Ни о портках, ни о рубахах разговора не было. А хорошо служили — дай!“

Поняв, что хозяин дает мне некоторые полномочия—я хорошо рассчитался с рабочими.

Работа на заводе надоедала. Думал о море, оно звало меня.

Пора было поступать в мореходную школу. Парусный флот уже меня не удовлетворял. Хотя он еще и процветал у нас в Белом море — все же был обречен на вымирание. Я пошел матросом на пароход.

Начал работу в паровом флоте—пароходстве Игнатия Буркова. На пароходе „Савватий" капитаном ходил Александр Рубинштейн. Это был очень строгий, излишне придирчивый капитан. Если в воскресенье после мытья палубы останется на ней песок или



Морской парусник.

прутик от метлы—скандал. Я привык к безукоризненной чистоте. Мы соблюдали ее не только на палубе, но и у себя в помещении, на своей койке и т. д. Требование капитана быть безукоризненно чистым внедрялось и в личную жизнь матроса. Сначала это было очень трудно, но потом вошло в привычку.

На „Савватии" я начал плавать матросом, а кончил службу старшим помощником капитана. Судно снабжало товарами маяки, устанавливало об'яснительные знаки на Новой Земле и т. д.

Работая матросом, я ни на минуту не прекращал учиться в мореходном училище. Учиться приходилось только зимой.

С успехом сдан первый экзамен. Я получил звание штурмана четвертого разряда. Это звание дало мне право занять должность помощника капитана на „Савватии".

В 1912 году я получил звание капитана морского плавания.

В Белом море навигация очень коротка. Она начинается в конце мая, заканчивается в конце сентября.

На что же существовать в свободные месяцы? Нужно найти круглогодовую работу. Поэтому я, уже с дипломом капитана, решил поступить старшим помощником капитана на пароход „Кандалакша". Этот пароход принадлежал Мурманскому обществу, а оно считалось на Севере самым крупным пароходством. Получал круглый год 40—45 рублей в месяц. Это дало возможность не только учиться, но и помогать отцу.

С парохода „Кандалакша" я перешел на пароход „Ломоносов". Этот пароход курсировал на почтовой линии Архангельск—Норвегия.

Наступил 1914 год — первый год мировой войны. Плавать становилось все опаснее и опаснее. Немецкие подводные лодки заходили в горло Белого моря, взрывали суда.

В 1916 году, имея уже диплом штурмана дальнего плавания, я плавал на пароходе „Федор Чижов". „Федор Чижов" ходил на линии Берген — Архангельск. Однажды в начале 1918 года. на пути из Бергена „Федор Чижов" зашел в Вайда-губу. Едва мы стали на якорь, послышалась орудийная стрельба.

Взбежал на мостик, около норвежского судна ложились снаряды. Столбы воды и черного дыма поднимались над норвежским кораблем

Побежал в кают-кампанию. Там обедал капитан. Докладываю:

— Капитан, немецкая подводная лодка обстреливает норвежское судно.

— Подготовить машину, сняться с якоря.

Не прошло и минуты, как машина была уже готова. Но куда итти?.. Норвегия в войне не участвовала, а между тем германская подводная лодка на наших глазах обстреливала норвежское судно, сейчас она примется за нас. Что делать?..

На „Федоре Чижове“ около 100 пассажиров, в большинстве русских инвалидов, возвращающихся из германского плена на родину. Инвалидов сопровождало много медицинского персонала. Среди пассажиров был также итальянский атташе. У атташе громоздкий багаж — ящики под печатью. Больших усилий стоило мне заставить итальянца высадиться на берег вместе с остальными пассажирами.

Подводная лодка стала приближаться к „Федору Чижову“. Нужно проверить все ли пассажиры свезены на берег. В одной из кают второго класса нахожу слепую женщину, и двух детей. С трудом усадил их на шлюпку и отправил на берег.

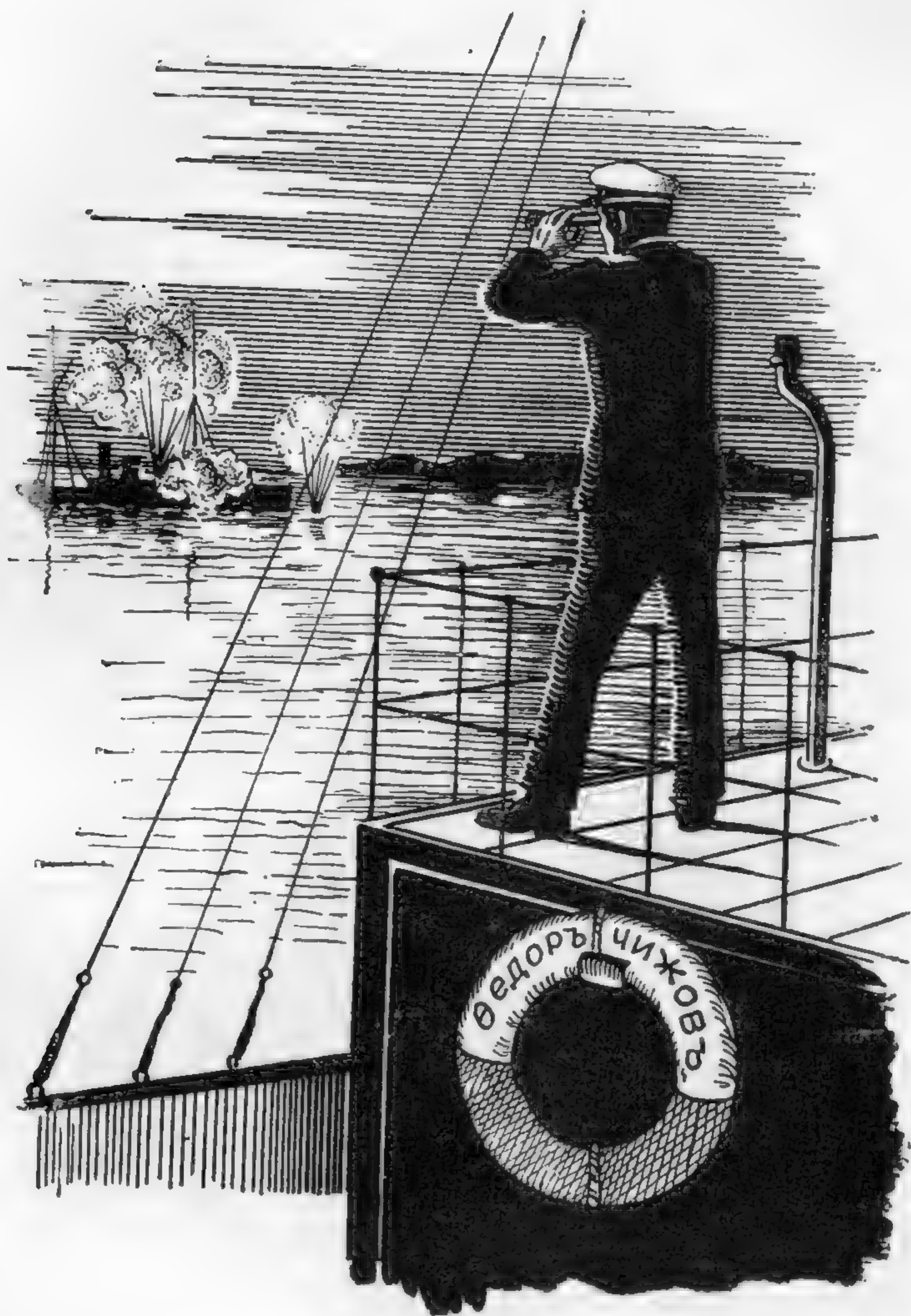
Между тем германская лодка начала обстреливать в упор наш пароход. Первый снаряд упал в море, не долетев до парохода. Снова бегу к капитану, но он спокойно продолжает обедать.

Все на своих местах, пришел капитан, готовимся спустить шлюпку. Бегу к своей лодке, открываю ящик со спасательными поясами, но воздухом от пролетевшего снаряда меня сбрасывает в море. С большим трудом меня подобрали в шлюпку. Все гуще и гуще ложатся снаряды. Столб воды от одного из них разбивает нашу шлюпку и разбрасывает людей в разные стороны. К обломкам шлюпки подплыло всего трое — я, каютный мальчик и матрос. Матрос тут же скончался от раны и пошел ко дну.

Немцы обстреливают наш пароход зажигательными снарядами „Федор Чижов“ горит. Подводная лодка прекращает обстрел парохода, переносит огонь на береговую радиостанцию.

На воде держатся только двое—я и каютный мальчик. Остальные, бывшие в нашей шлюпке, погибли Молча держимся за край шлюпки и ждем... Руки коченеют... еще мгновение и мы пойдем ко дну, но так проходит около часа. От берега отчалила шлюпка. Мы кричим, зовем на помощь...

Я все больше и больше стыну, моментами теряю сознание. Клонит ко сну... Чтобы не утонуть, я хочу сильнее сжать руками обломки шлюпки, но мускулы пальцев не действуют. Ногами обхватываю какие-то деревянные обломки, ложусь на них и теряю сознание..



Около норвежского судна ложились снаряды.

Пришел в себя вечером в больнице, рядом со мной умирал кочегар.

Много времени прошло, прежде чем я смог отправиться на родину. Врач перед от'ездом жестко бросил:

— Если хочешь умереть дома, поезжай.

Чувствовал я себя скверно, не мог не поверить врачу. В Архангельске, по дороге домой, встретил своих братьев. Мы снялись вместе на одной фотографии, и на следующий день я поехал домой. В Сумском посаде местный фельдшер велел делать ванны. От них я совсем ослабел, едва держался на ногах. В конце-концов бросил ванны и ушел в карельские леса, на озера. Жил в лесу, лишь изредка приходил домой... Жизнь на лоне природы постепенно восстанавливала мои силы.

Годы интервенции.

Англичане заняли Мурманск, Архангельск. Однажды, возвращаясь из своей лесной берлоги, я застал в Сумском посаде англичан. Они набирали армию для повенецкого фронта. Предложили и мне явиться на сборный пункт. Но я заявил английскому офицеру, что я не военный моряк, а штурман торгового флота, попросил отпустить меня в Архангельск, к месту службы. Офицер выдал пропуск, и я выехал в Архангельск. Вначале я поступил на пароход „Колгуев“ и затем капитаном на пароход „Кандалакша“.

Это было первым моим капитанством. На „Кандалакше“ плавал два года, затем перешел на пароход „Канин“. К этому времени относятся мои рейсы на Новую Землю, участие в первых карских экспедициях.

Новая Земля произвела на меня неизгладимое впечатление. Во время новоземельских рейсов я хорошо познакомился с самоедами, с их промыслом, полюбил их ребятишек, их суровую, но прекрасную природу. Немало собрал коллекций цветов, трав и камней. Цветы на Новой Земле очень яркие, но совершенно без запаха,—точно такие же, как и в Японии, где мне пришлось побывать позднее.

На Новую Землю со мной ездил профессор Покровский. Задались целью найти очень редких полярных шмелей. Долго не везло, и вот однажды на одной горе я услышал гудение, похожее на жужжание шмеля. Бросился бежать вдоль обрыва. Покровский—за мной

мы едва не сорвались в пропасть, но зато поймали с десяток шмелей, которые и до сих пор украшают коллекции Ленинграда.

Наиболее трудными рейсами на Новую Землю были рейсы зимой. Однажды мне пришлось совершить рейс на Новую Землю в декабре. Это было, когда я уже командовал ледоколом „Седов". Я шел от полуострова Адмиралтейства, пробираясь во льдах к отдаленным становищам. Полярная ночь, точных карт нет. Приходилось посылать на берег шлюпки с людьми. Люди взбирались на мысы и зажигали факелы. Как древние мореплаватели мы шли от факела к фа-



Команда парохода „Юшар" во главе с В. И. Ворониным (снимок относится к 1923 г.).

келу. Посадка у „Седова" была очень большой, ходить в темноте у берегов было очень опасно.

Сейчас Новая Земля стала неузнаваемой. Всюду новые здания: школы, интернаты и т. д.

С 1924 года в течение двух лет на пароходе „Юшар" я совершал рейсы из Мурманска в Лондон.

В 1926 году с переходом на ледокольный пароход „Георгий Седов" начинается мое постоянное ледовое плавание. До 1926 года я работал во льдах лишь от случая к случаю. Каждую зиму я отправлялся на „Седове" на зверобойный промысел. Дело это очень интересное, азартное и увлекательное для охотников.

Первую зиму я внимательно присматривался к поморам-зверобоям, которые промышляли на моем судне. Я прислушивался к каждому слову стариков, я записывал все их приметы, я изучал все законы зверобойного промысла.


В. И. Воронин бросает лот.

Промысел на гренландского тюленя, приходящего каждую зиму размножаться в Белое море, существует уже много веков. Сначала тюленей били палками и баграми, охотились на них пешком, затем, по мере развития техники, стали применять лодки, потом парусные суда, моторные, паровые и, наконец, с 1920 года — при советской власти — ледоколы.

Подойти к зверю очень трудно. Капитан зверобойного судна должен в совершенстве знать повадки зверя и свойства льдов. Высылая охотников на лед, капитан должен правильно расставить силы, во-время подавать на лед патроны, своевременно приостановить тот или иной свой маневр; иначе зверь, заслышав запах или увидев дым, уйдет под лед еще до того, как раздастся первый выстрел.

Наткнувшись на залежки тюленей, нужно дать тюленю облежаться, — надо набраться терпения и ждать, когда зверь обсохнет. Капитан должен прекрасно знать беломорские течения, так как самое трудное — подойти к зверю так, чтобы течением не снесло залежку на мели, на стамухи, откуда тюленя нельзя будет подобрать.

Большую роль в промысле играет и сама охотничья артель. Капитан должен найти зверя, но этим дело не ограничивается. Только слаженность, опыт и отвага охотников на льду могут принести успех.

Зверобойный промысел, на мой взгляд, является прекрасной школой для наших полярных моряков. Он

воспитывает в них не только чувства смелости и настойчивости, но и учит их наиболее точно распознавать капризы арктической стихии.

В 1920—21 годах мне пришлось участвовать в первых карских экспедициях. Эти экспедиции снаряжались в Сибирь за хлебом. Истощенная гражданской войной Страна Советов ждала сибирского хлеба. Я тогда был капитаном парохода „Пролетарий". Взяли на буксир баржу „Анна" и пошли в Обь. Погрузив там пшеницу, мы доставили ее в Мезень.

1921 год был тяжелым годом. Льды забили Карское море. Обыкновенным, неледокольным пароходам было очень трудно пробиваться в тяжелых льдах. Два судна нашей экспедиции погибли во льдах. Это были „Обь" и „Енисей". На „Енисее" ушло на морское дно 40 тысяч пудов пшеницы,—по тому времени громадное богатство.

Какая грандиозная разница между слабо оснащенными карскими экспедициями того времени и мощными плаваниями целых торговых флотилий на Крайнем Севере сейчас. Тогда мы не имели ни опыта, ни карт, ни самолетов, ни радиосвязи. Жертвы, которые мы несли, были результатом нашей тогдашней общей технической отсталости и нашей бедности.

Летом 1928 года мне на „Седове", по приказу Комитета по спасению дирижабля „Италия", пришлось принять участие в поисках остатков экспедиции Нобиле. „Седову" было дано задание обследовать западную часть Земли Франца-Иосифа. Наш поисковый рейс продолжался два месяца—с июля по август 1928 года.

Пройдя до западного берега Новой Земли и через льды, „Седов" стал пробиваться к Шпицбергену. С большим трудом мы пробились через многолетний полярный лед к Земле Франца-Иосифа, но следов дирижабля не обнаружили. Здесь мы занялись охотой на белых медведей, поймали свыше 20 живых медвежат, которых затем Госторг продал в Гамбург в знаменитый зоологический сад Гагенбека. Медвежата вели себя на ледоколе довольно смирно и в конце-концов даже свыклись с судовой обстановкой.

Дойдя до острова Карла, „Седов" повернул на восток. Тяжелые льды и туманы преграждали путь к другому острову—к Земле Александры. Я надеялся

найти здесь площадку для взлета самолета. Самолет летчика Михеева, находившегося на борту „Седова", был снабжен лыжами, а не поплавками. Это заставляло нас делать вылазки на острова в поисках площадки для взлета.

Атакуя перемычки между ледяными полями, „Седов" все-же добрался до Земли Александры. Здесь мы высадились. Двумя партиями отправились мы из залива Вайпрехта. Одна партия поднялась на ближний мыс Лофлей и осмотрела бухту Норденшельда, другая партия, в которую входил я и летчики, прошла ледяным припаем к берегу и поднялась на сползающий в море грандиозный ледник. Этот ледник обрывался в море, с высоты более чем 100 метров. По уступам громадной трещины с помощью багров и веревок, как альпинисты, мы поднялись на плато ледника, заливавшего собой всю поверхность острова. Проваливаясь в скрытые толстым покровом снега широкие и глубокие трещины, задерживаясь веревкой, к которой все были привязаны, мы поднялись к мысу Лофлей. Перед нами раскрылась величественная картина изумительных по красоте полярных просторов. Тишина же арктических стран поражает всякого, кто хотя бы раз побывал здесь.

Чист и неподвижен воздух. Кругом, куда не кинешь глазом—мертвая холодная пустыня. Кажется, что мы одни на всей земле, кроме нас никого. Жизнь как бы началась сызнова, весь мир погиб и только мы сидим здесь одинокие песчинки старого, застывшего мира.

Площадки для аэродрома мы так и не нашли.

„Седов" повернул в пролив Кембридж, этим проливом никогда еще не плавали корабли. Мы шли по Кембриджу медленно, каждую минуту делая промеры глубины. Близ острова Принца Георга, у мыса Иогансона я снова отправился с тремя партиями на берег. На этот раз мы шли на лыжах. Мы взобрались на плато ледника, который казался вполне подходящим для взлета самолета. Но лишь в самую последнюю минуту я обнаружил спрятанную под снегом трещину, пересекавшую площадку запроектированного нами аэродрома. Поиски безуспешны.

Три тысячи миль в тяжелых льдах прошел „Седов". Во время поисков Нобиле, я встретился с норвежским

судном „Хобби", также участвовавшим в розысках итальянской экспедиции. На „Хобби" находился Риссер Ларсен—участник экспедиции Амундсена к полюсу и американка мисс Бойд. Это была довольно интересная встреча. Известный всему миру Ларсен командовал небольшой шхуной, нанятой сумасбродной американкой-миллионершей, которая хотела рассеять свою скуку в экзотическом полярном путешествии.

Позже, через год, на мысе Флора в мраморном памятнике, сооруженном в честь погибших исследователей Арктики, среди полуистлевших полярных реликвий—писем терпевших бедствия исследователей—мы нашли новенькую визитную карточку мисс Бойд. „Хобби" затем был куплен Советским Союзом и плавал под красным флагом, называясь „Белуха".

Из Британского канала, разделяющего Землю Франца-Иосифа на две части, „Седов" прошел к югу и через Карское море и Карские ворота возвратился в Архангельск.

В 1929 году под начальством О. Ю. Шмидта и моим командованием была отправлена на „Седове" первая экспедиция на Землю Франца-Иосифа, водрузившая там флаг СССР. Эта экспедиция подробно освещена в печати, она описана профессором В. Ю. Визе.

Остановлюсь на ней вкратце.

В этом плавании ледовая обстановка в общем способствовала нам. Немало помогло „Седову" и стратегическое научное обоснование движения льдов. Его давал нам участник экспедиции профессор В. Ю. Визе. Умело отступая перед непроходимыми льдами, обойдя их с востока, мы через неделю после выхода из Архангельска достигли южной оконечности острова Гукер. Здесь с большой торжественностью мы водрузили флаг СССР и в бухте Тихая построили обсерваторию и радиостанцию. В Тихой остались на зимовку семеро смельчаков. Это было новое самое северное в мире человеческое поселение.

Во время выгрузки, в бухте Тихой, льдом выбросило ледокол на берег. „Седов", имея осадку в 20 футов, попал на камни и поднялся на 6 футов выше ватерлинии. Недалеко от этого места стоял на мели айсберг. По всем признакам он должен был скоро двинуться и уйти из бухты. Я решил использовать стоявшую



Сумский посад.



В. И. Воронин в Карелии. У водопада Кивач.

так же, как и мы, на мели ледяную гору. Она все время подтаивала и скоро должна была двинуться. При помощи этого айсберга нам удалось вскоре действительно сойти с мели и встать в безопасное место.

После выгрузки мы совершили целый ряд исследовательских рейсов, которые дали нам ценный научный материал. По Британскому каналу ледокол отправился на север, к Земле Рудольфа. Мы хотели найти могилу мужественного лейтенанта Георгия Седова, погибшего на пути к полюсу. Ведь его имя носил наш ледокол. По рассказам спутников Седова, мужественный исследователь был похоронен на мысе Боррок. У мыса Боррок величественно спускался в море громадный ледник. Было лето. Ледник таял, вода грохочущими ручьями сбегала в море. Могилу Седова мы не нашли. Вероятно, ее смыли эти ледниковые ручьи. Здесь мы поставили мемориальную доску и двинулись в бухту Теплиц.

В этой бухте в свое время зимовали итальянская и американская экспедиции. Мы нашли остатки лагеря. Поставив мемориальную доску в память погибших Стоккена, Кверини и Ольера, экспедиция отправилась дальше. Достигнув 82°14′ северной широты, „Седов“ побил мировой рекорд свободного полярного мореплавания, который больше чем 30 лет принадлежал Италии.

Повернули на юг. На обратном пути встретили огромный айсберг. Когда „Седов“ подошел к нему, я увидел, что ледяная глыба потеряла равновесие и вот-вот опрокинется и увлечет нас в свой водоворот. С исключительной осторожностью повернул руль, от малейшего толчка струей воды айсберг мог обрушиться на наше судно.

Мы вернулись в бухту Тихую и оттуда вышли в Архангельск. Путь на юг был закрыт льдами. „Седов“ пробился обходным путем. Ледоколу пришлось идти фиордами и проливами Земли Франца-Иосифа. По ним еще не ходило ни одно судно, карт этих проливов не существовало.

В 1930 году на том же „Седове“, под руководством О. Ю Шмидта отправилась экспедиция на Северную Землю. Это плавание было обычным арктическим

плаванием. Пришлось повоевать со льдами, пришлось отступать перед стихией, снова наступать, но в общем неуклонно двигаться вперед. На пути к Северной Земле мы открыли новую землю, назвав ее в честь В. Ю. Визе,—островом Визе. К югу от острова Визе—было открыто еще несколько мелких островов. Во второй половине августа „Седов" достиг Северной Земли. На островах, названных нами островами Каменева—мы построили радиостанцию. Оставив здесь зимовщиков во главе с т. Ушаковым, мы вернулись в Архангельск.

В 1931 году я работал в южных морях по прокладке и под'ему телеграфных кабелей. „Седов", который не раз бороздил просторы Ледовитого океана, немало провоевал со льдами, впервые побывал в Средиземном и Черном морях. Впервые я любовался игрой летающих рыб и красотой апельсиновых садов Алжира.

В 1932 году встал вопрос об экспедиции из Архангельска во Владивосток, завоевании Великого северного морского пути. Об этом пути человечество мечтало свыше пяти веков. Эпопея „Сибирякова" хорошо известна читателю.

„Сибиряков" вышел из Архангельска в июле 1932 года. Мы обошли Северную Землю с севера, зашли в бухту Тикси у устья Лены, погрузили там уголь, взяли на буксир два колесных парохода и пошли в Колыму. 4 сентября мы были уже в Колыме. Здесь произошла очень интересная встреча. На краю света, навстречу „Сибирякову" шла ярко освещенная огнями эскадра кораблей. Ледокол „Литке" вел за собой караван судов колымской экспедиции. Обменявшись визитами с начальником экспедиции т. Евгеновым, мы поспешили дальше на восток.

„Сибиряков" преодолел громадные трудности. Мы боролись со льдами и в конце-концов победили их. В Колючинской губе нас постигло несколько аварий. У „Сибирякова" сломался гребной вал, но судно не сдавалось стихии. Пришлось вспомнить детство, парусные поморские суда. Брезенты превратились в паруса, стрелы лебедок—в мачты.

Испачканные углем брезенты придавали нашему ледоколу вид средневекового пиратского корабля.

Впереди мы подняли два больших паруса-кливера, над носовым парусом—что-то вроде маленького топселя. Эти хитрые приспособления помогли управлять кораблем, который лишился не только винта, но и руля.

Взрывая лед аммоналом, окалывая борты ледокола пешнями, мы медленно двигались к своей заветной цели—Берингову проливу.

30 сентября весь день шли под парусами.. И в этот же день мы увидели мыс Дежнев.

Пароход „Уссуриец" взял нас на буксир и доставил в Японию.

Мы стали на ремонт в Иокогаме, а затем вышли во Владивосток. Задание партии и правительства было выполнено. Северный морской путь был пройден.

Следующая страница моей жизни—поход „Челюскина".

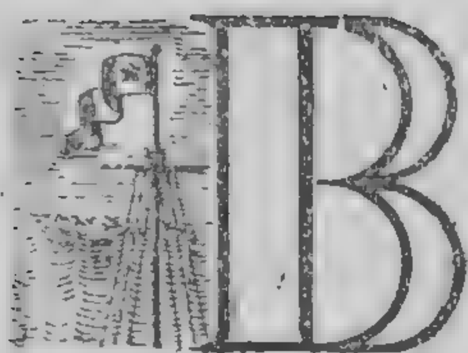
Капитан
В. Воронин

Ф. И. ВОРОНИН



МУЖЕСТВЕННЫЙ КАПИТАН

(Из воспоминаний брата)



Владимир Иванович Воронин в юности был здоровым парнишкой, весельчаком. Мягкий в обычной обстановке, он был отчаянным во время морских встрясок

В памяти сохранился яркий случай, происшедший на парусном судне „Надежда" во время рейса в Ледовитом океане. Мы плавали тогда вместе: он матросом (Владимиру Ивановичу тогда было всего 14 лет), я—юнгой. В Ледовитом океане внезапно разыгрался сильный шторм. Вся команда была в аврале по зарифке парусов.

Владимир Иванович, красный, мокрый утрамбовывал вместе с отважными товарищами паруса. Шкипер отдает команду:

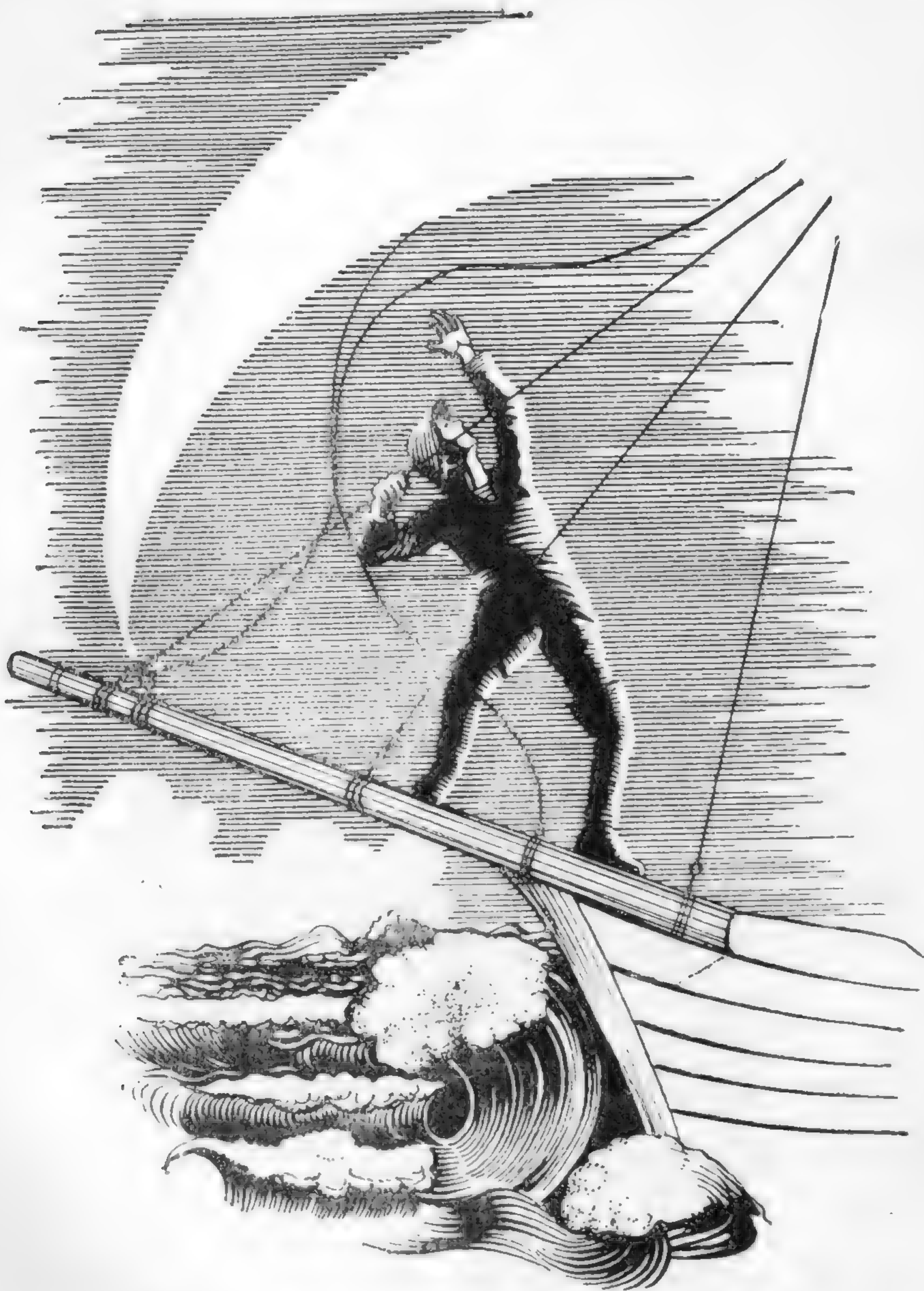
— Убрать последний парус!

Но уже поздно. „Надежду" высоко накрывало волной, и девятый вал с треском и шумом покрыл все судно.

Владимир Иванович бесстрашно бросился на бак и, выбрав момент, вылез на оконечность носовой части судна и вцепился в снасти. Судно с грохотом врезалось в волны.

Шкипер отдает команду матросам:

— Держись!



Владимир Иванович бесстрашно бросился на бак, вылез на оконечность носовой части судна и вцепился в снасти.

Я успел ухватиться за снасть, но Владимира Ивановича закрыла волна. Сердце упало. Промелькнула мысль — может быть брата снесло в море. Но судно высоко поднялось.

И тут... всем представилась поразительная картина. Владимир Иванович цепко держится одной рукой за бушприт, другой одолевает паруса, которые опускались все ниже и ниже к бушприту. Шкипер кричит:

— Бросай к черту кливер! Лезь обратно!

Владимир Иванович молчит, продолжая работу. Все приготовились подхватить его. Он ничего не слышит, увлеченный работой. Слез он только после того, как убрал парус.

В 1918 году Владимир Иванович плавал в Ледовитом океане старшим штурманом парохода „Федор Чижов". Около Мурманска пароход подвергся нападению германской подводной лодки. На „Чижове" вспыхнул пожар. Под обстрелом пассажиры постепенно сьехали на берег. Владимир Иванович отвалил с матросами и юнгой на предпоследней шлюпке. Подводная лодка перевела огонь на шлюпку и шрапнельным огнем ее разбило. Подоспевшая шлюпка спасла только Владимира Ивановича и юнгу, остальные утонули.

Этот случай подорвал здоровье Владимира Ивановича. Дело происходило зимой, и он около часа пробыл в ледяной воде. Едва поправившись, Владимир Иванович вернулся опять в просторы Ледовитого океана.

...Наши морские пути разошлись. Владимир Иванович увлекся арктическими дальними походами, а я дальними заграничными плаваниями. Поэтому встречи наши с Владимиром Ивановичем стали чрезвычайно редкими.

Свежа в памяти последняя встреча в Атлантике, в Бискайе, зимой 1933-1934 года. Я плавал тогда на вновь выстроенном в Ленинграде теплоходе „Двинолес". Мы шли с грузом из Англии в Италию. Было известно, что ледокол „А. М. Сибиряков", возвращающийся из своего замечательного похода через весь Ледовитый океан, должен встретиться с нами. „Сибиряков" шел из Японии. Радист „Двинолеса" с вниманием слушал „Сибирякова", но все безрезуль-



Братья-капитаны Воронины. Второй слева В. И. Воронин (снимок сделан в 1918 году).

тапно. Когда „Двинолес“ пришел в Бискай, приближаясь к берегам Франции, мы, наконец, услышали радио „Сибирякова“.

Поднялась вся команда „Двинолеса“. Сообщаю по радио капитану „Сибирякова“ место, где находится „Двинолес“, и извещаю, что мы будем чествовать их остановкой хода, салютом флагом, свистками.

В радио-рубке слышу взволнованный голос Владимира Ивановича, он сообщает, что от неожиданной радости растерялся. По пути он запрашивал советские суда о „Двинолесе“ и получил сообщение, что „Двинолес“ будет закончен строительством только весной следующего года, и поэтому считал, что. я в Ленинграде.

И вот встреча в море. Идем навстречу „Сибирякову“.

Суда поравнялись настолько близко, что можно было расслышать друг друга. Я разглядывал Владимира Ивановича со своего командного мостика, Владимир Иванович меня. И потом наши суда тихо и плавно разошлись.

Наша следующая встреча состоялась в Москве. Столица страны Советов встречала челюскинцев, а с ними и отважного капитана „Челюскина“ Владимира Ивановича.





ИЗ ПРОШЛОГО КАРЕЛЬСКИХ ПОЛЯРНИКОВ



И. М. ГОРИН

НА ПРОМЫСЛАХ

(Воспоминания старого моряка)



Мрачен, пустынен и суров заполярный Север.

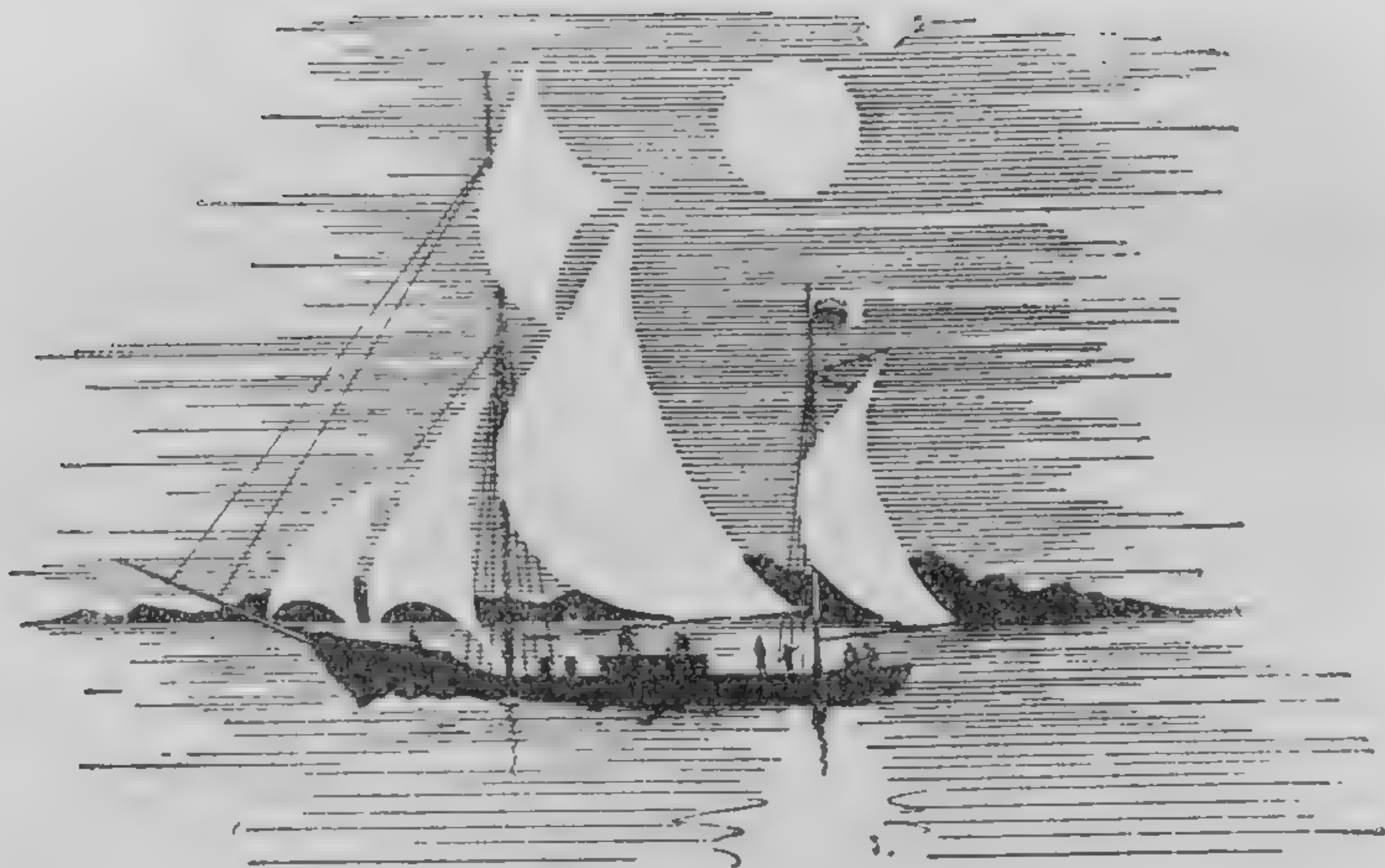
Нужда и голод гнали на борьбу за неистощимые богатства Севера, в рискованные заполярные плавания сотни поморов-промышленников. К числу их принадлежал и я. Еще 16-летним юношей отправился я на утлом паруснике кемского купца-судопромышленника Норкина матросом на промыслы, на зимовку к берегам Новой Земли.

Видавший виды, ветхий деревянный парусник „Василий" готовится к выходу в дальнее плавание. Спешно грузятся в трюм и на палубу дрова, кирпич, разобранная изба, мука, рыба, жиры. Готово снаряжение для зимовщиков: мережи, невода, белушьи сети, гарпуны, спицы. Одних только веревочных сетей для ловли белух *) берет хозяин до 1½ километров обмета.

Время отправляться в далекий, малоизведанный путь. Суждено ли еще увидеть родные берега, свидеться с родными? Кто знает, не падем-ли мы жертвой моря или лютого холода?..

---

*) Морской зверь из семейства китообразных.



Утлое суденышко, подняв белоснежные паруса, выходит из Кеми.

В старину у поморов проводы сопровождались обильным пьянством. Горькая доля покрутчика*), невзгоды и лишения заливаются вином.

Так и на этот раз. Норкин по заведенному обычаю решил вспрыснуть недельным беспробудным пьянством очередную статью своего дохода. Семь дней длится пьяный разгул в доме хозяина и на судне.

Разгулявшиеся старики-промышленники начало похода решили ознаменовать прощальным салютом городу, родным и остающемуся на берегу хозяину. В сигнальную пушку „Василия" под пьяную руку заложили непомерно большой заряд пороха. С оглушительным треском и грохотом пушка разорвалась на мелкие части. К счастью никого не поранило, „Василий" остался без сигнальной пушки.

Буйному веселью пришел конец. Время выходить в море.

На судно грузятся пресная вода, 12 бездомных собак, взятых в Кеми. Утлое суденышко, подняв бело-

*) Работник, поступивший из условленного пая на промысловое судно.

снежные паруса выходит из быстроводной Кеми. Ветер попутный. Июнь. Тепло, солнечно.

* * *

Под опытным руководством старого капитана-зверобоя Артемия Федоровича Горшкова и помора кормщика*) Матвея Григорьевича Коновалова „Василий" благополучно прошел Белое море и вышел в океан.

Через полторы недели плавания у острова Колгуева мы попали в шторм. Сильный туман окутал судно, нырявшее в гигантских пенящихся волнах. Команда борется с бушующей стихией. Уже привыкнув к жизни на море, я креплю оснастку парусов, работаю наравне со старшими.

Три дня длился первый натиск сурового моря на утлое судно. Железной волей и терпением новоземелов-промышленников опасность преодолена... Рассеивается туман, стихает ветер. На мостике переговариваются капитан и кормщик.

— Кажется, впереди Гусиная земля?

— Она и есть,—опытным взором определяет Горшков.

— У земли стихает, кажется, нам не миновать дрейфа**).

И действительно. В Запоморье часто сильный шторм неожиданно сменяется полнейшим штилем.

У Гусиной земли совсем тихо. „Василий" отдал якорь и без дела стоит двое суток. Поморы выезжают на берег, собирают гагачьи яйца и пух,—и того и другого здесь в изобилии.

... Тучи гаг и гусей встречают поморов тревожными криками.

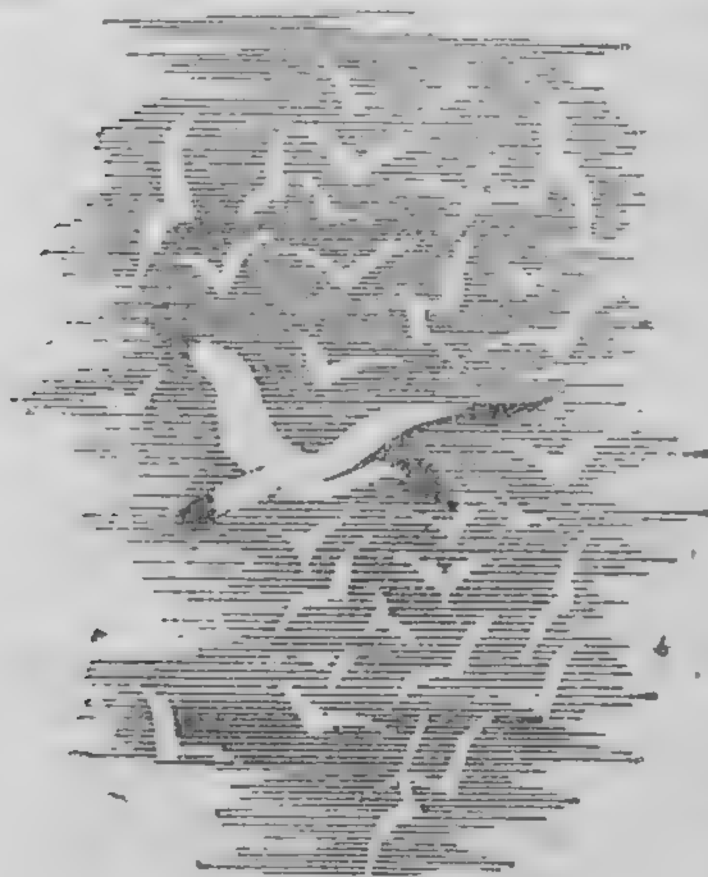
К „Василию" вскоре подходит большое судно одного из сумских купцов-судопромышленников, под командой капитана сумлянина—Вязьмина. Оно везло из Архангельска на Новую Землю первые деревянные постройки для основания первого на Новой Земле русского промыслового становища. В Малые Кармакулы на Новую Землю ехал зимовщик Тяшко с же-

---

*) Рулевой, помощник капитана на судне-паруснике.

**) Отклонение судна от намеченного пути под влиянием ветра, течения, сильной волны.

ной. Суда обменялись приветствиями. И когда задул попутный ветер, „Василий“ пошел Междушарским



Тучи гаг и гусей встречают поморов тревожными криками.

проливом вдоль берега Новой Земли, держа путь к становищу Круглое. Здесь небольшая стоянка. С парусника выгружаются некоторые припасы и белушья снасть. По Междушарскому проливу держим курс к острову Междушарскому. Здесь на южной оконечности острова начинается подготовка к зимовке. С судна сгружены: изба, кирпич, провизия. На берегу четыре человека. Они будут строить зимовку. Судно же идет обратно в становище Круглое.

В губе становища ход белухи. Начали охоту и поймали 120 штук.

Это наш первый охотничий трофей.

Когда на судне заметили движение зверя в губе, не теряя времени, команда на двух карбасах с‘ехала на берег, забрала там снасть по четыре юнды*) на карбас и стала обметывать (задерживать) белуху. Вымет был удачный, почти всю белуху мы перебили из ружей и гарпунами.

Окрыленные успехом поморы направились в реку Нехватовую. Здесь в 20 километрах севернее становища Круглое судно пришвартовалось бортом к берегу. На спокойной стоянке принялись за разборку рыболовных сетей на гольца**) Гольцовый забор в реке был готов. Поставили мережи. В конце июля с Междушарского вернулось четверо поморов, готовивших зимовье.

---

*) Полотнище сети размером в 20—24 метров длины и глубины в 4—5 метров. Несколько таких полотнищ составляют запорную стену для преграждения выхода зверю или рыбе.

**) Рыба из семейств, близких к семге, но меньше и круглее семги, с теми же, как и семга, свойствами и привычками.

Троих—кормщика, повара и меня—решили оставить в реке для промысла гольца забором. Остальные поморы в большом карбасе направились на юг промышлять зверя. Они пробыли в море до конца августа.

Сентябрь. Начинается суровая полярная осень. Промышленники готовят судно к походу за моржами. „Василий“ со всей командой выходит из реки Нехватовой к берегам южных становищ — Саханихи, Рахманово. Здесь обычно плавали в большом количестве моржи. На пути к Рахманову на одном из островков с судна увидели полярного оленя.

—Ребята, на острове олень! Не мешало бы взять его.

Мигом охотники уселись в баркас и устремились к острову.

Вечерело. Оленя взять не удалось.

—Убежал вглубь острова,—досадовали они. Обождем до утра. С острова не уйдет.

На следующий день в большом карбасе плывем к острову.

—Смотрите, ребята, кажись, какое-то бревно несет!..

Но глаз опытного зверобоя сразу определяет. Здесь не бревно, а большой спящий на поверхности моря морж.

— Гребите осторожно!

Гарпун, брошенный опытной рукой кормщика, вонзился в жирную тушу зверя. От сильной боли и испуга морж рванулся вперед и закричал.

— Не бойтесь, ребята! Этот морж - дракун? — кричит Коновалов.

Морж - дракун отличается от обыкновенного моржа тем, что у него клыки (бивни) идут не книзу, как у большинства моржей, а в стороны.



На одном из островков увидели полярного оленя.

Раненый зверь то уходил в воду и тянул за собой карбас, то, ослабив обору *) гарпуна, появлялся на поверхности. Но в конце-концов мы потеряли его из виду.

— Куда же он делся?

— Морж за кормой!—кричит Михайлович.

Я испугался усатой морды зверя и ударил его веслом по носу.

Зверь со страшным криком ударил своими острыми клыками в борт карбаса. Часть порубня **) отлетела. В испуге я бросил веселки и побежал к кормщику. Минутный переполох.

— Что ты делаешь! — кричат зверобои. Разве можно трогать нос—это самое его чувствительное место. Он носом лучше чует, чем видит глазом.

— Обозленный, раненный зверь мог погубить нас, обломать карбас, — ругались потом зверобои.

Однако, все обошлось благополучно и моржа удалось подтянуть к борту карбаса. Кормщик с исключительной ловкостью вонзил острую пику в грудь моржа под левую лопатку. Ни единого вздоха. Зверь был убит наповал. Двумя тоньями выкатили добычу на берег. На следующий день сняли шкуру и сало, отбили от головы клыки. Одного сала вышло около 20 пудов, шкура моржа весила 12 пудов.

Весь сентябрь прошел в охоте на моржей в „залежках". В те годы около берегов Новой Земли моржи водились очень большими стадами. Здесь, под прикрытием отвесных скал они устраивали свои массовые „залежки", для отдыха после оплодотворения или же для того, чтобы понежиться на солнце. К „залежкам" можно было под'ехать только с открытого моря, с воды.

Плохо идет промысел, когда моржи расположатся в „залежку" на чистом, ровном, песчаном плацу берега. Здесь трудно подойти промышленнику к залегшему зверю. Чувствуя приближающуюся опасность с моря, моржи быстро сползают с берега в воду. Но зато

---

*) Веревка (шнур), привязываемая к железному копью-гарпуну во время метания.

**) Брусок, идущий вокруг обоих бортов с внутренней стороны карбаса.

хороший промысел бывает там, где на „залежке“ есть чебруи *) с завалами из плавника и морских водорослей, сбитых прибоем моря. Опытные зверобои незаметно выходят на берег и стремительно набрасываются на моржей. С пиками в руках идут поморы на лежащих близко от воды зверей и умело под левую лопатку колют их. Из туш убитых зверей создаются целые баррикады. Они препятствуют сползанию вниз моржей на „залежку“, где их сотни. В старину особо удачными для промысла и богатыми звериными „залежками“ считались становища Саханиха, Рахманово и др.



Гарпун, брошенный опытной рукой кормщика, вонзился в жирную тушу зверя.

...Быстро идет время. Уже чувствуется ледяное дыхание суровой полярной зимы. Мы возвращаемся в становище Круглое, судно становится на зимовку. Два мертвых якоря брошены в море. Добытые звериные шкуры и сало перетаскиваем на берег, сложенные рядами на земле они приготовлены к зимовке под снегом. Выпавший снег сверху полили водою, превратив его таким образом в ледяной покров. Так хранятся сало и ценные шкуры.

Нужно уберечь замороженное сало и шкуры моржа от белого медведя. Случается, что медведь, почув-

*) Лед, осевший на берегу моря после больших вод прилива и протаявший местами до земли в виде ям, наполненных водою.

ствовав из образовавшейся во льду трещины запах сала, подбирается к складам зверобоев и ухитряется растащить осеннюю добычу промышленников.

Помню следующий курьезный случай с зимовщиками Саханихи. В море на льдине промышленники заметили спящего медвежонка. Бесшумно под'ехали к нему и осторожно положили на спину спящему медвежонку мачту, затем два охотника с двух сторон навалились на мачту, медвежонок подняться на ноги не мог. Несколько человек мигом принесли из карбаса оборы, сделали из них петли на лапы и морду зверя, затянули их в крепкий узел и приволокли опутанного, жалобно кричащего медвежонка в карбас. Медвежонок был доставлен на берег. Его положили возле палатки, в которой хранилось около 5 пудов моржевого сала. Для того, чтобы медвежонок ночью не убежал, к его лапам привязали деревянные чураки. Зверобои, поужинав, легли спать в палатке, о медведе никто не беспокоился. Встаем утром: ни медведя, ни сала. Ночью он каким-то образом подполз к салу, с'ел его и затем ушел от промышленников. Навсегда осталось для нас загадкой, как двухлетний медвежонок перехитрил нас, распутался, с'ел наше сало и ушел. Мы долго искали медвежонка на берегу залива, но не нашли даже и тех чураков, которые были подвязаны к его лапам.

Зима не заставила себя долго ждать.

В октябре со стороны Карского моря подул свежий ветер, перешедший затем в снежную бурю. С судна доставляли людей на берег в карбасах, которые тянули тросами стоявшие на берегу.

На следующее утро, когда оставшиеся на судне промышленники выглянули из кубрика, кругом расстилалось сплошное ледяное поле, покрытое пушистым снегом. По льду можно было ходить.

Промышленники под командой капитана Горшкова перетаскали по льду на дровнях на берег сало, шкуры, белушьи сети и снасть. Жить на судне стало невозможно.

В шести верстах от берега была хорошая изба.

Пока не замерзнет весь пролив в Круглом, можно устроиться там до зимовья.

Решено перебраться с судна в избу. Просторная, имеющая вместительные сени (наполовину заваленные пустыми керосиновыми бочками, оставленными здесь для нужд случайных промышленников), она была построена по приказу князя Алексея Александровича, побывавшего в 1870 году на Новой Земле вместе с академиком Миддендорфом на крейсере „Алмаз“ и клипере „Жемчуг“. Об этом свидетельствовал деревянный щит, прибитый к стене избы.

Суеверны поморы.

Впервые ложась спать на земле заполярного необитаемого острова, по оставшемуся с давних времен обычаю, кормщик Коновалов об'явил:

— Запомните, ребята, что ночью приснится. Утром встанем, расскажем.

А утром, просыпаясь, каждый заявлял:

— Я ничего не видел.

— А я видел, да позабыл.

— Какую-то чертовщину видел, не рассказать, не помню,—оправдывался третий.

— А я видел сон,—говорит последним Матвей Григорьевич,—будто идут две женщины: подошли они к нашему крыльцу. Одна и говорит: зайдем. А другая отвечает: нет, давай мимо. Так они и не пришли к нам. Полагаю, что сон наруку, все мы прозимуем благополучно. Никакой беды не стрясется.

Благополучно прожили полтора месяца. Все это время прошло в охоте на диких оленей и белых медведей. За зиму было убито около 350 оленей и больше 20 медведей, с помощью собак мы добыли до 100 песцов.

В те годы на Новой Земле было обилие зверя. Особенно много здесь водилось дикого оленя. Стадами в тысячи голов пробирались дикие олени к Гусиной Земле вдоль по Междушарскому проливу. Много здесь было и медведя. Охота за белым медведем очень интересна. Но любопытнее всего наблюдать, как медведи охотятся за нерпами*).

Медведи, заметив где-либо на льдине нерп, тихо, крадучись, подбираются к ним, на белом фоне льдов

*) Морской зверь тюленьей породы.

чернеет лишь кончик носа медведя. Для того, чтобы нерпы не заметили и этого черного пятнышка, умный медведь заслоняет свой нос тукачком снега или кусочком льда. Бесшумно подобравшись к нерпе, медведь делает прыжок и разом наваливается на нее. В случае промаха все начинается снова.

* * *

...Лед окреп. Можно перебираться по нему пешком и на собаках. Промышленники начали „великое переселение" из Саханихи в зимовье на Междушарский, двигались они со своим грузом. К рождеству окончательно закрепились в своей избе зимовщики-промышленники. Здесь мы и провели самое суровое, мрачное зимнее время.

Полярная ночь, метели и снегопады. Нашу избу совершенно замело снегом. Жилье определяли по дыму, курившемуся из-под сугроба снега, оно служило зимовщикам входом и выходом в дом. К избе пристроена баня, неот'емлемый спутник помора во всех его длительных кочевьях. Она соединялась с избой корридором-тоннелем, прокопанным в снегу.

Единственным развлечением зимовщиков в долгую полярную ночь были сказки и побывальщины о зимовщиках. Они передавались из поколения в поколение. Под лучами северного сияния причудливыми ослепительно-яркими огнями переливался снег. Пожар полярного сияния особенно отчетлив в ясные безоблачные морозные ночи. В такие ночи нет нужды в огне. Волшебная и сказочная ночь легендарного новоземельского бога—„деда-всеведа"—по преданиям оберегает отважных зимовщиков, единственных людей на необитаемом диком острове. Но многие ночи напролет не спят зимовщики, помня, что цынга—бич Заполярья—поражает только поддающихся сну.

Страшная злая гостья полярных широт обошла зимовщиков-промышленников с далекого Беломорья. Лишь слегка заболел повар Васька. Его быстро „вылечили" старики. Они привязали к спине повара котомку с кирпичами и опустили повара под отвесную крутизну снежного сугроба..

— Ну, а теперь ползи наверх,—командуют „врачи".— Мы тебя вылечим...

Несчастный повар с грузом кирпичей за плечами ползет вверх. До половины сугроба поднялся, вспотел, ползти дальше нет сил.

— Не могу больше, вспотел...

— Давай, давай! Потей больше, поможет!—кричат ему сверху.

Васька пыхтя поднимается вверх и с трудом, весь в поту, осиливает сугроб. Переоделся Васька в бане и через несколько дней оправился: болезнь как рукой сняло.

Так „лечили“ наши старики от цынги.

Редко удавались промышленникам вылазки из своего зимовья. Только при свете северного сияния выходили мы, да и то лишь на близкое расстояние, к морю за песцами или нерпами. Сильные западные ветры гнали льды в море. Всю зиму Баренцово море было покрыто лишь плавающими льдами.

В плену полярной ночи прожили зимовщики до 23 января. В этот день впервые на мгновение из-за горизонта выглянуло ярко-красное солнце. Полярная ночь уходила...

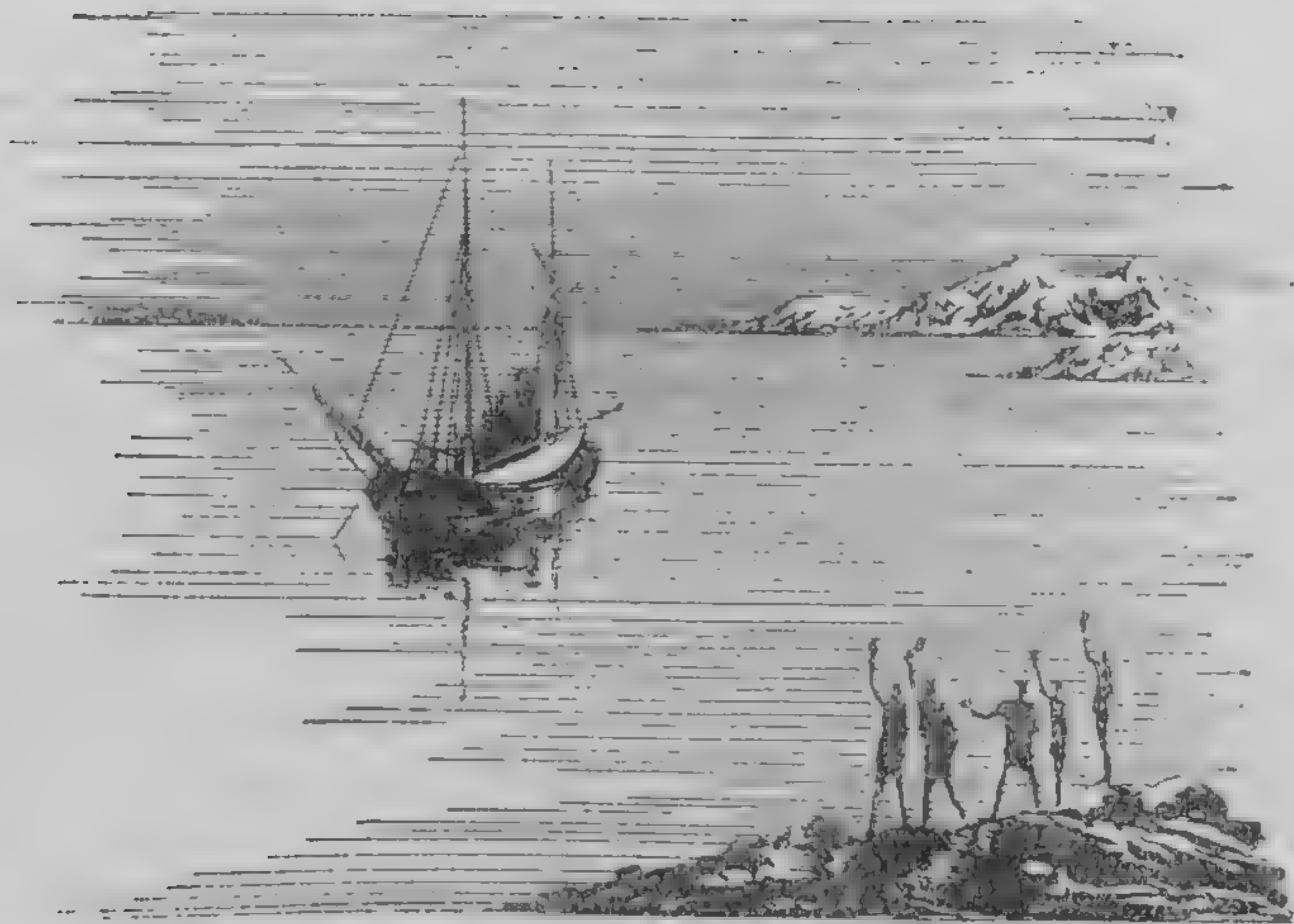
* * *

Апрель. Стало заметно теплее и здесь на далеком севере в апреле чувствуется весна. Вот прилетели первые предвестники весны: гуси, гаги и лебеди. Соскучившиеся по охоте и промыслам зимовщики выходят на охоту.

В один из апрельских дней в море показывается далекий парус и скоро вырисовывается силуэт зверобойного судна, идущего к нам, к Междушарскому. На судне замечают зимовщиков-поморов. Невдалеке от берега судно роняет паруса и бросает якорь.

На берегу встречаются зимовщики-поморы из Кеми и зверобои с норвежской яхты „Фрева“ из Гаммерфеста. Норвежцы просят у нас мяса. Мы отдаем им две туши жирных оленей и за это получаем 200 штук патронов к скорострельным игольным ружьям. В патронах у нас большая нужда.

Апрель на исходе. Не видно больше наносных льдов из Карского моря. Льды Баренцова моря проходят от



Невдалеке от берега судно роняет паруса и бросает якорь.

берегов Новой Земли. Зверобои начинают сборы: готовятся к выходу в южные становища на весенний промысел. На зимовье оставлены только малосильные для просушки белушьей снасти.

Промысел развертывается в реке Нехватовой, в горах Междушарского и в губах: Саханихи, Рахманово, Княжой. Летом из Кеми приходит второе судно — купца Норкина.

За работу зверобоям купец шлет свежую провизию и полынную водку.

Подходит вторая осень. Спешно грузится „Василий" богатым „хозяйским" грузом, добытым во время годового промысла: сало, шкуры, моржовая кость (бивни), мясо, а также меха песцов и оленя. В последних числах августа зверобои „Василия" покидают берега сурового Заполярья. Ведомый опытной рукой Артемия Федоровича, парусник плывет на родину.

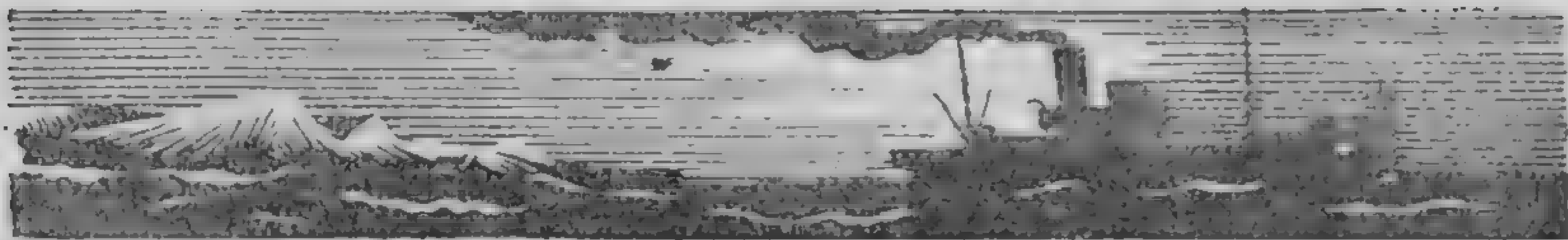
Скрылась Гусиная Земля, последний раз вырисовываются вдали мрачные силуэты далеких снеговых гор.

Шестьдесят лет минуло с тех пор, как я впервые испытал все тяготы первого заполярного зимовья. Мне 74 года, но я еще крепок.

Так бы вот и взял в твердую жилистую руку штурвальное колесо корабля и повел его туда, где бушует в своем грозном величии океан, где идет борьба человека с суровой природой.

Тянет меня туда, где труд и наука отвоевывают казавшиеся еще вчера неприступными вечные льды Полярного моря, где гордо развивается алый стяг, водруженный твердой рукой советских героев-полярников.





С. Г. ЕВТИФЕЕВ

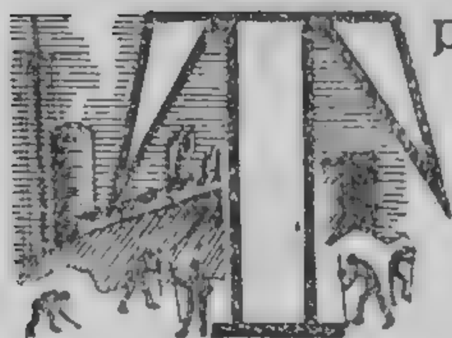
К ХОЛОДНЫМ БЕРЕГАМ СИБИРИ

У поморов Беломорья за века мореплавания были свои борцы за овладение арктическими широтами, свои герои-полярники. На утлых „лодейках" пускались они в неведомые страны Полярного моря, к берегам Новой Земли, Шпицбергена и других заполярных островов.

Поморы насчитывают в своей среде многих отважных полярников, погибших в неравной борьбе со стихией сурового севера. Не мало было среди поморов также и участников полярных экспедиций, помогавших науке исследовать и поставить на службу человеку суровую Арктику.

Беломорье давало и сейчас продолжает давать мужественных завоевателей полярных стран.

В своих воспоминаниях 80-летний помор С. Г. Евтифеев из Сумского посада рассказывает об известной экспедиции Э. Толля к Ново-Сибирским островам, участником которой он являлся.



рехлетним ребенком я был вывезен родителями из Тунгудской Карелии в Сумский посад. Девятилетним мальчиком я уже в „зуйках" на Мурмане зарабатывал себе пропитание. Так началось полное лишений мое детство. Отец мой утонул в Белом море. Двенадцатилетним пареньком я поступаю поваренком на парусное судно, а 16-летним подростком отправился матросом в океанское плавание, к берегам Норвегии.

Затем я работал батраком у сумского купца Башмакова, летом плавая на паруснике купца, а зимой выполняя черные хозяйственные работы.

Шесть лет прослужил во флоте и всю дальнейшую свою трудовую жизнь связал с морем. Летом на паруснике ходил матросом к берегам Норвегии, Новой Земли, а зимой с топором в руках заготовлял дрова для кулаков и плотничал подмастерьем у Ст. Чижова на постройке корабельных шлюпок и морских карбасов.

В девяностых годах прошлого столетия я работал на зверобойном паруснике. Около берегов Новой Земли, в Кармакулах зверобои, претерпевая все тяготы и лишения, провели долгую полярную зиму.

В 1900 году я ушел в полярную экспедицию, снаряженную Академией наук, для исследования и изучения Северо-восточного прохода, по следам А. Норденшельда и Ф. Нансена.

Руководители экспедиции нашли меня в Сумском посаде через архангельского губернатора, которому были известны мои зимовки на Новой Земле. В то время я уже имел опыт полярной жизни, за время долгих зимовок научился кое-чему от самоедов. Меня не страшило итти с экспедицией в океанское плавание, тянуло Полярное море. Шли мы к сибирским берегам.

В составе экспедиции были исключительно военные моряки, находившиеся на действительной службе, только я, взятый боцманом, и повар были наняты. Экспедицией руководил известный путешественник геолог Э. Толль.

Наша „Заря" в прошлом была китобойным норвежским судном. Оно имело паровую машину и парусную оснастку. После покупки „Зари" у норвежцев, судно было переоборудовано и приспособлено для плавания в полярных льдах.

Экспедиция отправилась из Петербурга летом 1900 года. На пути мы зашли в Александровск на Мурмане. Здесь мы взяли на борт последний груз угля и затем под осень направились к Югорскому Шару. „Заря" прошла через Карское море, в то время почти чистое от льда, к устью Енисея. В Карском море работал пароход „Пахтусов". Мы сдали морякам „Пахтусова" привезенную из России почту и пошли дальше вдоль берега Сибирской земли. Осенью дошли до Таймырского полуострова. Здесь среди ледяных полей „Заря" зазимовала. Всю зиму 1900—1901 гг., в специально сооруженном на льду деревянном доме проводились астрономические, метеорологические и гидрологические наблюдения. Прошло 10 месяцев суровой полярной зимы и мы двинулись вперед к северу, пытаясь добраться до глубин, измеренных Нансеном, что лежат севернее мыса Челюскина. Но провести здесь гидрологические работы не удалось.

Из-за мощных сплошных льдов мы вынуждены были вернуться обратно. „Заря" двинулась к северу-востоку, огибая северную оконечность мыса Челюскина, вдоль берегов Сибири. Пробираясь во льдах, мы сломали руль, но поломку легко исправили и продолжали двигаться дальше. Прошло и второе короткое полярное лето. Попытались плавать в широтах Чукотского моря, но и здесь попали в полосу толстых льдов. „Заря" очутилась на тех местах, где была раздавлена льдом яхта „Жаннетта" американского исследователя Де-Лонга.



Экспедиционное судно „Вассиян" во льдах Карского моря.

га. Хотели пробраться к острову Котельному, но из за сплошного льда нам и этот маршрут не удалось осуществить. Близок Берингов пролив. Через него лежит путь во Владивосток.

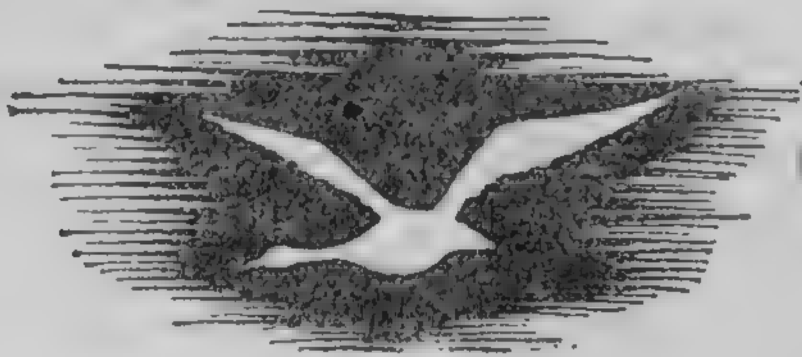
Но снова зима. „Заря" скована льдами вблизи Котельных островов. Вышел весь запас угля. Пришлось останавливаться на новую зимовку в бухте Нерполах. Возле судна, в ледяных палатках разбили наблюдательный лагерь, с берегом связались телефоном. С судна на материк на расстоянии около двух километров на ледяных столбах был подвешен телефонный кабель. Сделали из „плавника" (бревен) баню. Жизнь потекла обычным порядком. Часть экспедиции до весны отпра-

вилась на собаках производить свои наблюдения на Ново-Сибирские острова, остальные работали в районе Котельных островов. Отсюда впервые за два года была направлена почта в Россию. Повезли ее на собаках 2 казака и якут—матросы с „Зари". До ближайшего селения от стоянки свыше 700 верст. Наша почта вернулась почти в конце зимы 1902 года, привезла нам российские новости. Начальник экспедиции Э. Толль получил распоряжение из Петербурга. Он отдал приказ: с наступлением весны возвратиться в устье реки Лены, так как дальше без угля итти нельзя, а сам направился, в сопровождении астронома, к о. Беннета. Они держали путь к острову по торосистым льдам моря.

Сто верст на собаках провожал я начальника экспедиции и астронома. Прощаясь Э. Толль сказал мне, что, пока будет возможно, они будут продвигаться на собаках, а затем перестреляют собак и двинутся к своей цели по воде на каюках (брезентовых лодках). Каюки они взяли с собой.

— Пусть экспедиция не ждет нашего возвращения, а мы, если все будет благополучно, весной вернемся в устье реки Лены.

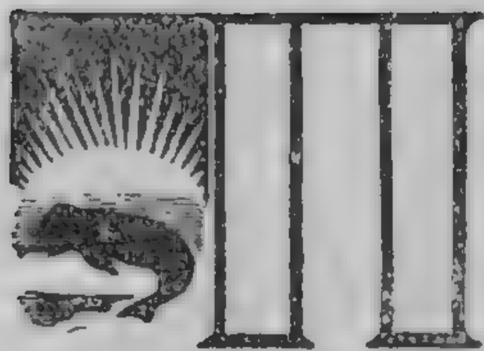
С наступлением весны мы вернулись с зимовья в устье реки Лены. Здесь мы пересели на борт парохода „Лена", который и доставил экспедицию в г. Якутск. Начальник экспедиции Э. Толль и астроном без вести пропали. Они видимо замерзли во льдах.





А. КУЗНЕЦОВ

ГИБЕЛЬ „ПЕСЦА"



Последний гудок парохода отозвался в горах, и мы отчалили от пристани Мурманского порта. 5 апреля 1924 года пароход „Песец", снаряженный для зверобойного промысла на гренландского тюленя, вышел в Баренцово море.

„Песец" был приобретен Мурманским государственным рыбацким трестом в Архангельске. Построенный во Франции, он был специально оборудован для полярных экспедиций. Судно имело парусную оснастку и было снабжено двигателем в 120 лошадиных сил. Экипаж парохода состоял из 22 испытанных в морских стихиях моряков и опытных зверобоев. „Песец" шел под командой капитана В. Гринфельда из Кеми и его помощника А. И. Рюхина из Сумского посада. На борту „Песца" находился научный сотрудник—биолог. Он шел с нами на промыслы для проведения научных наблюдений.

Путь от Мурманска до параллели Святого Носа мы прошли при благоприятной погоде. Вошли в полосу ледяных полей Баренцова моря. Торосы льда в первый же день зажали судно в ледяные тиски. Две недели мы стояли в окружении сплошных льдов.

Кругом сплошное ледяное поле. Наше одиночество оживляло лишь редкое появление среди льдов обитателей полярных широт — тюленей, но они, завидев пароход, быстро исчезали в воде. Только 19 апреля впервые на окружающих нас льдах появились залежки громадных стад тюленя. Началась горячка промысла. День и ночь работали зверобои на охоте. День и ночь команда „Песца" грузила в трюм добычу. Почти дополна нагрузили судно тюленьим жиром и шкурами. Команда обрадована быстрой удачей.

Утром 21 апреля барометр начал падать. На небе появились лохматые свинцовые облака — первый признак сильного шторма, и через несколько часов снеговой шторм обрушился на судно. Льды пришли в движение. Но „Песец", приспособленный к полярным плаваниям, пока прекрасно выдерживал натиск льдов. Команда была уверена в крепости судна.

Два дня судно успешно боролось со льдами. Ураган продолжал действовать и, наконец, достиг предельной силы. Торосы льда задвигались, громоздясь друг на друга. „Песец" стало засыпать осколками налегавших на судно льдов. Команда упорно боролась за спасение корабля, за свою жизнь. Мы быстро скалывали льдины, но все наши усилия были безуспешны.

„Песец" не выдержал страшного натиска льда и, как смертельно раненый зверь, жалобно застонал. В трюме появилась течь, руль обломан, винт и киль *) повреждены. Наступил тревожный момент: нос парохода, до половины засыпанный кусками льда, погрузился в воду, а корма натиском льда была высоко приподнята. Кругом нас продолжали громоздиться высокие ледяные горы. В любой момент они могли засыпать „Песец", похоронить нас. Но спаянные стальной дисциплиной моряки продолжали бороться и в любую минуту были готовы высадиться на лед. На палубе были приготовлены продукты, зверобойные лодки и брезент для палаток.

Настала третья ночь. С прежней силой бушевал ураган. Команда поочередно работала у помпы,

---

*) Нижняя продольная балка, служащая основой всего набора корабля.

выкачивая из трюма воду, но вода не убывала. Судно не тонуло только потому, что под его днище во время бури набился лед.

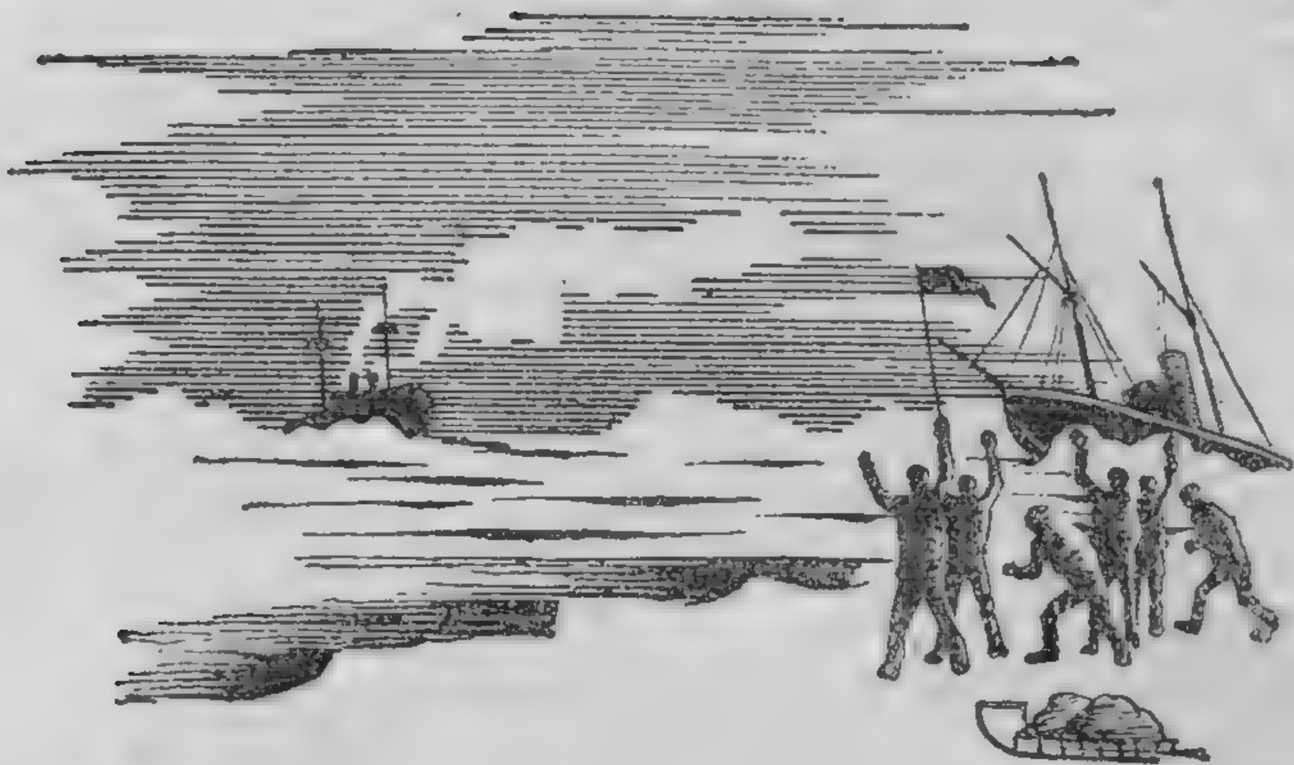
Наконец окончилась страшная ночь. Буря стихла. Появилась возможность дать немного отдохнуть переутомленной в борьбе со стихией команде. Вахтенный зорко следит за уровнем воды в трюме. Он готов поднять на ноги спящих для высадки на лед.

После полудня 26 апреля небо прояснилось, показалось полярное солнце. На бесконечном поле, усеянном горами торосов, невдалеке от нас появились люди. Оказывается, невдалеке от „Песца" потерпели аварию девять норвежских зверобойных судов. Печальное зрелище представилось нашим глазам. Затертые среди ледяных торосов, изломанные и исковерканные суда с обломками мачт, тонули, скрываясь одно за другим на глазах выбравшихся на лед моряков. Последний раз взглянув на место катастрофы, люди вереницами карабкались по торосам к видневшейся на горизонте земле — к мысу Городецкого, суровому, негостеприимному и пустынному берегу

Мы тоже вынуждены были покинуть „Песец". Команда высадилась на лед. Вблизи судна разбили палатки. На льду прожили пять суток. Мы не теряли надежды, что в конце-концов ледяное поле разойдется и нам удастся добраться до берега на зверобойных лодках. В трех километрах от нас лед, наконец, разошелся, но добраться с лодками через горы льда к свободной воде не было никакой возможности. Вскоре появилась новая надежда на спасение. На горизонте показался дым и понемногу обрисовался силуэт нашего ледокола „Сибиряков", промышлявшего невдалеке от нас тюленей. Хорошо видны мачты, трубы и капитанский мостик. С ледокола заметили наш лагерь и на сигнал с „Песца" о бедствии получили ответ:

— Пробиться из-за сплошного льда к вам не могу. Ваши сигналы из-за дальности расстояния не понятны. Пошлите людей рассказать, нужна ли какая помощь.

Остался один выход — итти на ледокол. Но итти надо через горы льда, полыньи и трещины. Итти рискованно. Иного выхода нет, нужно спасать свою жизнь, по возможности снять промысловый груз с „Песца".



На горизонте показался дым и понемногу обрисовывался силуэт ледокола.

После короткого совещания команды пойти к ледоколу решили четверо: я, зверобой Еремин, помощник капитана Рюхин и Воронин из Нюхчи. Взяли с собой веревки, лыжи, продукты и тронулись в путь. С громадным трудом пробирались мы в торосах и разводьях к „Сибирякову“.

Наконец, мы на борту ледокола. Наши советские зверобои внимательно выслушали рассказ об аварии „Песца“. Кроша встречные льды, ледокол тронулся на помощь. Шаг за шагом пробирался он к нашему лагерю. С силою подминает под себя ледокол толстые торосистые глыбы льда, отвоевывая пядь за пядью путь к лагерю. Но полярные льды оказались сильнее ледокола. „Сибиряков“ остановился в 3 километрах от „Песца“.

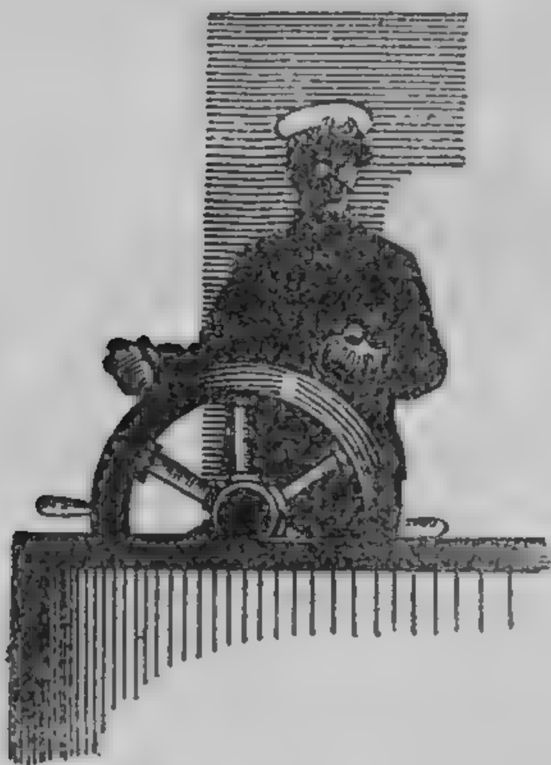
Дальнейший путь команда ледокола прошла по льду. Восторженно и радостно встретили сибиряковцев наши товарищи. С „Песца“ было снято все ценное. Груз жира и продукты доставлены на борт „Сибирякова“. Спасены все люди.

Целый месяц пришлось нам пробыть невольными гостями на „Сибирякове“, прежде чем мы высадились в Архангельске.

Так погиб видавший уже не раз полярные встряски зверобой „Песец“.

Как оказалось потом, в апрельский ураган 1924 года в Баренцовом море на параллели Святого Носа и мыса Городецкого потерпели крушение 32 норвежских судна и два советских парохода — „Песец“ и „Тюлень“. Команды советских зверобоев были полностью спасены. Норвежцы имели большие человеческие жертвы.

Бывший помощник капитана зверобойного судна „Песец“ А. И. Рюхин, уроженец Сумского посада, учившийся морскому искусству в стенах Сумской мореходной школы, сейчас стойко борется с морскою стихией полярного севера. Он плавает капитаном на советских траулерах — судах Мурманского порта. Несмотря на свою молодость (ему всего 38 лет), Рюхин считается одним из опытных, энергичных и отважных капитанов-полярников Мурманского порта.



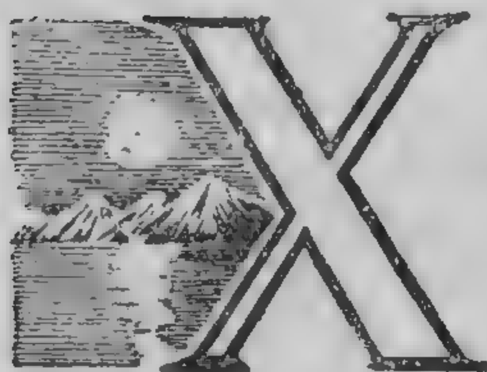


И. М. КУБАЧИН

ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

(Воспоминания моряка-зверобоя)

ПРИПОЛЯРНЫЙ РЕЙС НА ПАРУСНИКЕ



лопотлив май у поморов Беломорья. В этот весенний месяц начинают поморы генеральную подготовку к борьбе с морской стихией. Особенно своеобразной была эта подготовка в прошлом, когда рыбаки и отважные мореплаватели находились в полной зависимости от кулачества.

С конца апреля, начиная с „Егорьева дня", рыбак, зверобой и матрос поступали на работу к хозяину. От зари и до зари работали они по снаряжению судна в морское плавание: заготовляли материалы для промысла и охоты, грузили снасти и товары в трюмы судна. „Хозяин" был обязан поморов кормить рабочим харчем. Это была зарплата за работу до отплытия судна в море.

Весна 1900 года в Беломорье была очень ранней. Не за горами и навигация, а там откроется и путь к берегам Полярного моря.

„Новая Земля"—яхта в сто десять тонн—принадлежала крупному кулаку-судохозяину.

„Новая Земля" мерно покачивалась на Сумском рейде. Два палубных трюма поглощали многочисленные пучки кольев для будущих рыболовных заборов, белушьи

сети, промысловые принадлежности, бочки, провизию, пресную воду. Мы готовились к далекому странствованию через несколько морей, к скитаниям до октября. Лихорадочно работает команда. Нас двенадцать поморов-моряков. Все рыбаки, за исключением меня, не впервые идут в далекое Заполярье. Зорким глазом хозяин следит за погрузкой. В половине июля судно готово к выходу на промысел. Команда шла на промысел на особых договорных началах с хозяином и только я, тогда еще молодой зверобой, впервые идущий на промысел, не рискнул на гадательное счастье. Мне была дана твердая ставка. Хозяин „пожаловал“ шестьдесят пять рублей за навигацию, за тяжелую, изнурительную работу с мая по октябрь.

Попутный ветер помчал нас на Новую Землю. Через пятнадцать дней пути мы уже были у берегов далекой Новой Земли. Зашли в становище Малые Кармакулы. Здесь предприимчивый хозяин надеялся получить от самоедов-колонистов стана хороший куш пушного товара.

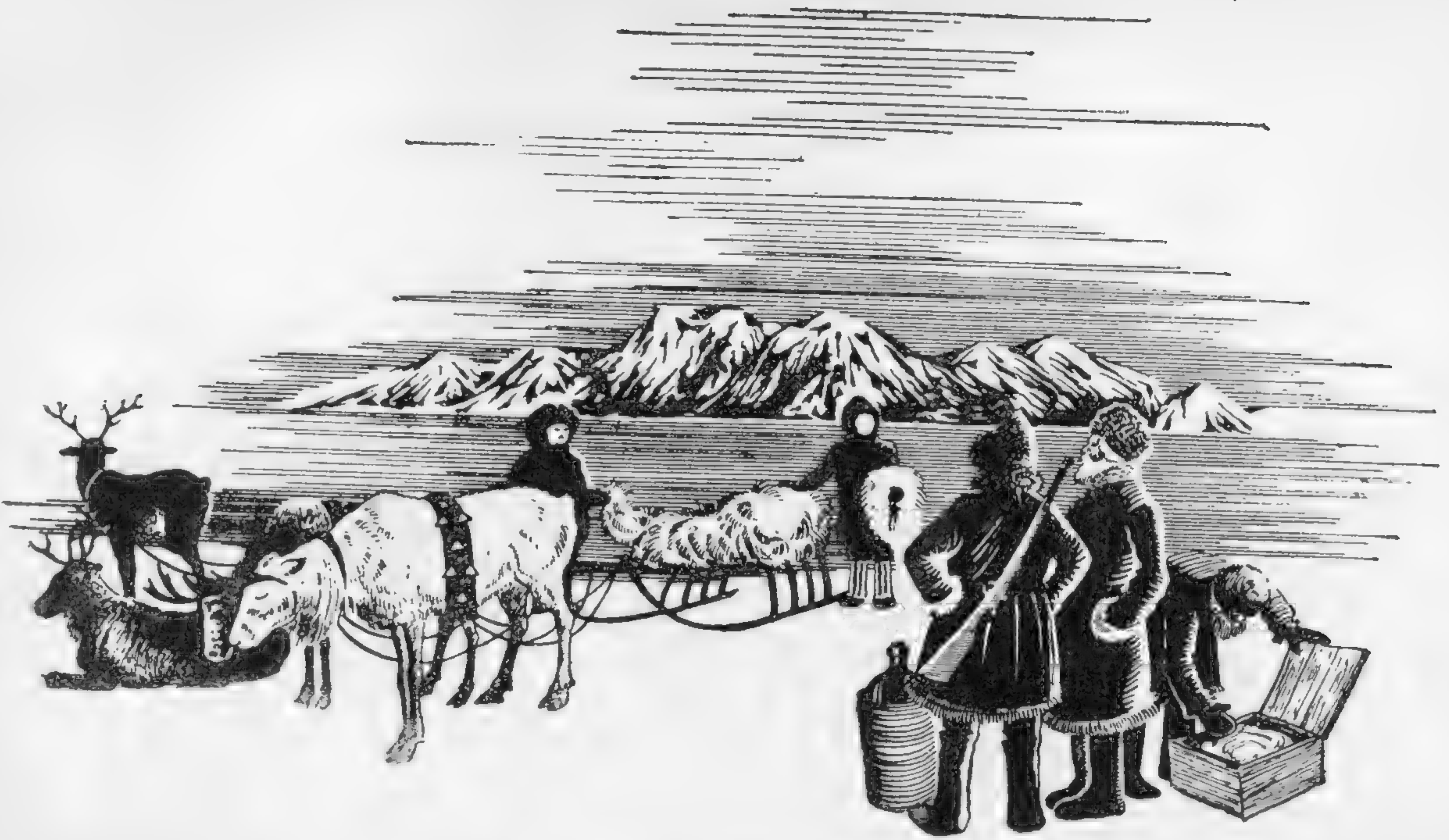
В то время самоеды тащили хозяину за вино свои лучшие меха — добычу долгой суровой полярной зимы. Русские кулаки безжалостно обирали самоедов. Шкура белого медведя расценивалась в четвертную бутыль вина, а за бутылку водки самоед отдавал до 10 лучших оленьих шкур. Такого рода купля-продажа не считалась мошенничеством, она шла под соусом „подарков“. Угостил русак *) самоеда вином, напоил до потери чувств, значит следует отблагодарить доброго хозяина. Со шкурами оленей и медведей хозяину-кулаку „дарили“ самоеды шкуры песцов, гагачий пух, ценное мехсырье. Собранное за водку от самоедов не делилось между командой, хотя в такого рода „закупках“ принимали также участие и многие зверобои.

Забрав от самоедов меха, „Новая Земля“ перешла на промысловую стоянку в Большие Кармакулы. Здесь уже стояли и другие промыслово-зверобойные суда: шхуна Борисова — из Шуерецкого и судно Антонова „Энгельгардт“—из Кеми. С июля до половины августа мы промышляли здесь белуху.

Промысел белух в прошлом проводился запорными сетями и на гарпун. В Кармакулах морская губа с

---

*) Русский.



Русские кулаки безжалостно обирали самоедов.

двумя островками, образующими две салмы для прохода зверя и проезда. Проход между островками образует отмель. Здесь мы и встали на карбасах, как часовые, следя за белухой. Белуха очень боится шума.

Движение зверя в губе наблюдается с берега через подзорную трубу. Когда белуха подходит, на судно подается сигнал флагом—прекратить всякие работы. В это время в губе закрывается средний проход, куда зашла белуха, вторым обметом сетей закрывается маленькая губка возле берега и последним звеном сетей белуха загоняется в берег. Здесь ее берут на гарпун из лодок.

На этот раз зверя оказалось немного. Нам удалось добыть на 3 судна лишь 86 белух. Жир убрали в бочки, а шкуры, связав в кучки и засолив, уложили в трюм „Новой Земли".

16 августа судно двинулось дальше, на север. В 30 километрах от Кармакул у мыса Бритвина, в устье реки Пуховой встали на якорь. Отсюда мы направили четырех человек на карбасе в разведку к югу р. Гусиной, двух в р. Кармакулку, и меня с товарищем на так называемую Башмаковскую тоню. Здесь за четыре дня в четыре сети мы наловили около 13 центнеров гольца. Были дни, когда за 6 часов лова в сеть попадало до 130 штук гольца. Остальные промышленники в это время поставили в реке забор, закрыв его от берега сетями, в средине забора—мережа. После первого осмотра забора сняли около 29 центнеров гольца. Башмаковская тоня звала к себе на помощь. До половины сентября мы поймали 192 центнера гольца. Кроме того из реки Гусиной привезли 40 центнеров и из Кармакулки больше 19 центнеров. Такого отличного гольцевого промысла я больше здесь не встречал, хотя и бывал на Башмаковской и в Кармакулах не один раз.

8 сентября „Новая Земля" ушла от берегов гостеприимной реки Пуховой. Нагруженное до отказа добычей судно шло в обратный путь на Архангельск. Благополучно, при попутном ветре дошли до берегов Мурмана. Здесь начался шторм. Огромные волны силились захлестнуть нашу нагруженную до отказа яхту. Нос судна то и дело зарывался в волнах. Не выдержав

натиска пенящихся волн, он затрещал, оставил в кипучей пене свой утлегарь *).

Были моменты, когда мы думали. что „Новой Земле“ больше не подняться над волнами. Только благодаря опытности рулевого, мы были спасены.

Потеряв утлегарь, судно добралось до Трех Островов. Здесь нас встречные южные ветры заставили простоять около трех недель. У Трех Островов скопились суда, шедшие с зверобойного промысла. Все ждали попутного ветра на Архангельск. Нужно было „вымолить“ ветер. Нашлись инициаторы. Они поехали с судна на судно, собирая деньги на молебен. Один из сборщиков под'ехал и к хозяйскому судну. Хозяин наотрез отказался дать деньги на молебен и не потому, что он не верил, а был старовером и ненавидел попов.

— Погоди, — ворча от'ехал сборщик. — Мало тебе, что утлегарь отломало. Может случиться похуже. Не дома...

Собрали с судов деньги, с'ездили на берег к попу и отслужили молебен. Но еще долго дул южный ветер.

Наконец, пала поветерь. Через горло Белого моря флотилия судов пришла в Архангельск. Бойко шла торговля. Распродал свой ценный груз и хозяин. Нагрузив судно мукой, крупой и другими товарами, довольный удачей и барышами хозяин отправился в конце октября из Архангельска в Суму.

В море начался сильный шторм. Он продолжался около суток.

Около четырех часов вечера у Терского берега упал сильный нордвест со снегом. Кругом непроницаемо. Повернув, мы пошли обратно на Жижгин. На судне было много старых моряков, но все они давали неверный курс. Пройдя Жижгин, „Новая Земля“ в сплошной мгле долго не брала поворота на Орловский курс. Мы думали, что остров еще впереди. Я стоял у руля. На баке Башманов силился разглядеть в темноте горизонт.

Волна около судна плескалась так, как на отмелях. Мне это показалось подозрительным. Стал зорко всматриваться в темноту. Сквозь снежную завесу на миг мелькнул берег земли. Я закричал хозяину:

---

*) Дерево, являющееся продолжением носа судна.

— Федор Иванович, земля с боку! Судно воротить?..

Мы шли на одном парусе. Пока поднимали второй парус, нас продолжало нести на прибрежные скалы. Наконец „Новая Земля“ развернулась правым галсом *) на юг, но уже было поздно. Со стороны судна появилась земля. Решили не итти вперед, развернуться на другой галс. Дальше итти правым галсом уже было нельзя. Судно повернули под ветер.

— Итти прямо. Авось обогнем наволок с северной стороны.

Но этого сделать не удалось.

— Обойдем ли, Ванюха?—спрашивает хозяин.

— Не обойти, Федор Иванович.

— Итти прямо на берег!

Судно ударилось дном о камни. Только благодаря находчивости опытного моряка Королькова, ехавшего с нами из Архангельска в Суму, не обронили парусов. Поврежденное судно не могло отбросить волной обратно в море. „Новую Землю“ выкинуло на берег.

Чувствуя себя в безопасности, мы не растерялись, решили согреть чай. Надеялись, что вода идет в отлив.

После чая спокойно перейдем на берег. Но пока грели чай, оказалось, что вода идет в прилив. Возможность легко перебраться на берег была потеряна Кругом пенились холодные волны. Пришлось срубить одну из мачт, по ней ползти на берег. Меня отправили первого, я пополз по мачте и, когда вода откатилась, прыгнул на берег. Верхняя одежда осталась на судне, в кубрике За мной по мачте перебрался Челузгин. Остальные с судна также перебрались по мачте. Метель прекратилась, но ветер бушевал с прежней силой. Под парусами легли спать. Утром ударил мороз, с трудом пробрались на затопленное до палубы судно. Начался отлив и когда вода ушла, мы увидели, что под кубриком в носу зияет метровая пробоина. Водой унесло оставленное на койке платье. „Новая Земля“ погибла. Разгружать бившееся на камнях судно никто не соглашался. Тогда я и племянник хозяина Челузгин решили на плечах вынести груз на берег. Нам это удалось. Затем нас хозяин отправил в Соловецкий монастырь.

---

*) Отдельный курс при лавировке.

Оттуда на монастырском пароходе мы благополучно прибыли домой. Спустя несколько дней я получил расчет: хозяин заплатил мне 65 рублей за работу на промысле и один рубль за спасенные с погибшего судна товары.

Так я начал свою работу зверобоем.

У БЕРЕГОВ НОВОЙ ЗЕМЛИ

Спустя 12 лет, избороздив вдоль и поперек Баренцово море, я впервые пошел самостоятельным гарпунером бойником на ледокольном пароходе „Николай". Он принадлежал пароходовладельцу Масленникову. Мы шли на охоту за моржами ко льдам Карского моря. На борту ледокола было несколько научных сотрудников, исследовавших глубины и течения океана. Управлял ледоколом известный полярный капитан Иван Петрович Ануфриев В составе команды были четыре гарпунера, 6 промышленников, 13 матросов, научные сотрудники и сын хозяина.

В первых числах августа 1911 года „Николай" вышел из Архангельска, взяв курс на Карские ворота. До бухты Варнека на Югорском Шаре шли отлично. В бухте Варнека мы пополнили запасы угля и спустя трое суток прошли проливом Югорский Шар, взяв направление на Шараповы кошки. Но через 40 миль „Николай" встретил сплошной лед. Льды были очень тяжелые, они достигали огромных размеров. Глыбы льда толщиной до 60—70 метров препятствовали нашему дальнейшему продвижению вперед. На ледяном поле спокойно разгуливали белые медведи, но охотиться на медведей было невозможно. На льду было много внутренних трещин и полыней. На одной льдине я заметил 11 медведей, расположившихся за ледовым озерком у кромки льда. Они были недосягаемы.

Курсировали у кромки льда, охотились на морского зайца. Зайцев били из ружья, раз'езжая между плавающими льдинами в зверобойных лодках. Убили 5 белых медведей, около десятка моржей и до 100 зайцев. В промысловой охоте были заинтересованы все. Сверх жалованья мы получали с головы убитого зайца по 1 рублю, а с медведя и моржа по 5 рублей.

Мы ждали разводья во льдах. Лед, благодаря северным ветрам, креп. Движение льдов вынудило нас итти в Черную бухту. Здесь мы стояли до 10 сентября. На шлюпках выезжали на острова Селезневых, исследовали залежки моржей. Но залежки в этом году были здесь незначительны. Только однажды в Селезневой



Зайцев били из ружья, раз'езжая между плавающими льдинами.

губе мы заметили семь моржей, из которых удалось взять только троих. Плавание „Николая" было неудачным.

В Карское море нам пробраться не удалось. Наступила полярная зима, и мы были вынуждены вернуться в Архангельск.

ЗИМОВКА В ЗАЛИВЕ ПУХОВОМ

В начале весны 1913 года я плавал в Белом море на парусно-моторном судне „Дмитрий Солунский", впоследствии переименованном в „Бедноту". Промысел и в этом году неудачен. В мае судно вернулось в Цип Наволок. Здесь капитан Ануфриев, плававший со мною в полярных льдах, перебросил меня, как опытного полярника, капитаном на моторный бот „Вера". „Вера" шла к берегам Новой Земли на поиски арктической экспедиции Седова, ушедшей на судне „Фока".

Я выехал в Архангельск. Здесь в далекий путь снаряжался крошечный, игрушечный для плавания в полярных морях, моторный бот „Вера“. Общая грузоподемность „Веры“ 6 тонн. На боте 12-сильный двигатель системы „Болиндер“. В составе команды бота всего 4 человека: капитан, моторист, матрос и повар. Экспедицию на „Вере“ возглавлял начальник поисковой экспедиции Павел Александрович Галахов.

В успех нашей экспедиции мало кто верил. Общественные деятели Архангельска высмеивали в печати поход „Веры“, называя его „карликовой экспедицией“. Некто Симановский заявлял в печати, что наш бот — ничтожная скорлупа.

— „Вере“, не дойти даже до берегов Новой Земли,— писали газеты.

Проводить „Веру“ на пристань пришло много любопытных. Расцвеченный флагами, буксируемый до Соломбалы речным буксиром, 15 августа бот покинул Архангельск.

—Доброго пути!—кричала толпа провожающих.

...Итак, на маленькой „скорлупе“ мы не побоялись выйти в далекое полярное плавание.

Хорошая солнечная погода, благоприятный попутный ветер. Через сутки мы были у Трех Островов, а спустя пять дней—в Белушьей губе, около берегов Новой Земли.

У острова Колгуева нас застиг шторм. В Белушьей губе „Вера“ остановилась под самым берегом у становища самоедов. Здесь жило несколько самоедских семейств: Тыко Вылко, Кузьма Ледков, Иван Лагей и другие. Самоеды были очень удивлены приходу к берегам Новой Земли такого маленького бота. Старик Лагей качал головой:

— Ну и времена! На таких лодках переезжают через океан и ничего... Ну и дела!..

Противный ветер, загнавший нас в губу, стих. Через трое суток „Вера“ вдоль берега земли пошла на сѐвер в становище Малые Кармакулы. Начальник экспедиции Галахов перед отходом из Архангельска распорядился ждать его в Малых Кармакулах. Галахов ехал на Новую Землю из Архангельска на пароходе „Ольга“. „Ольга“ должна привезти в разборном виде дома для нашей

зимовки. В Кармакулы „Вера“ пришла 24 августа, „Ольга“ прибыла в первых числах сентября. Пришел пароход, он привез с севера, из Маточника Шара капитана экспедиционного судна „Фока“ Захарова и двух матросов. От них мы узнали, что Седов на „Фоке“ с полуострова Панкратьева ушел на Землю Франца-Иосифа, права капитана „Фоки“ переданы старшему штурману Сахарову. Захарова Седов уволил с судна и отправил обратно в Архангельск. Так нам рассказывали матросы, приехавшие на шлюпке вместе с Захаровым с полуострова Панкратьева.



Зимовщик на охоте.

Следовательно, искать экспедицию не было надобности. Мы решили с Галаховым перезимовать на мысе Бритвин в избе промышленника Прокопия Журавлева из Шенкурска. Привезенные на пароход дома были проданы правительству для самоедов острова. Не теряя времени, принялись за переброску груза к новому жилью. Всю осень возили на боте провизию, материалы для зимовья и охоты. С наступлением полярной зимы я поставил бот на зимовку в заливе Пуховом. Поднять бот на городки не удалось. Наступили 40 морозы, сопровождаемые сильными ветрами. В одну ночь губа покрылась льдом толщиной в 15 сантиметров. К избе подстроили сени, стены дома снаружи обшили толем, устроили койки. К зимовью готовы.

Мы имели 26 собак для выезда на промыслы. Однако зверя нам промышлять не пришлось и только потому, что уже с октября море покрылось сплошным льдом. До воды было очень далеко. За всю зимовку и весну 1914 года нам удалось добыть всего 84 нерпы и 14 морских зайцев.

Полярная ночь началась в октябре и продолжалась до первых чисел января. Охотились на песца. Песцов ловили в расставленные на мысе Бритвин капканы.

В феврале началась охота на белых медведей и оленей. Было расставлено несколько кормов (звериное сало обсыпанное стрихнином), но большинство медведей били из ружей. На медведей ходили с собаками в тундру. За все время взяли 3 медведей на корма и 8 на ружье.

Оленей в Бритвине немного. Они ушли вглубь Новоземельской тундры, примерно, на 80 километров от нашей стоянки. Изредка ходили мы туда с собаками на лыжах.

Морозным февральским утром я вышел с четырнадцатью собаками на оленя за озера. Весь день прошел в бесплодных поисках. Только вечером я увидел в тундре четырех оленей. Остановился. Связав вместе собак для того, чтобы они не спугнули оленей побежал на лыжах вдогонку. Олени не стояли на месте. Для них здесь не было подходящего корма. Пришлось углубиться в тундру больше пяти километров. В конце-концов я убил двух оленей.

Пока я снимал шкуры, ходил за собаками и ехал к убитым оленям, стемнело. Оленей не нашел. Пришлось заночевать в тундре под открытом небом. Мороз доходил до 42°. Ехать в темноте было рискованно. Я мог угодить в снеговую расщелину. А здесь их много. Обрывы достигают до 50 метров глубины.

Вырыл в снегу яму и с собаками залез в нее. Собаки окружили меня плотным кольцом. Только так можно было согреться.

Так мы провели долгую полярную ночь. Когда рассвело, я увидел, что в метрах 20—30 от нашей ямы в снегу лежат оленьи туши. Собаки не тронули их.

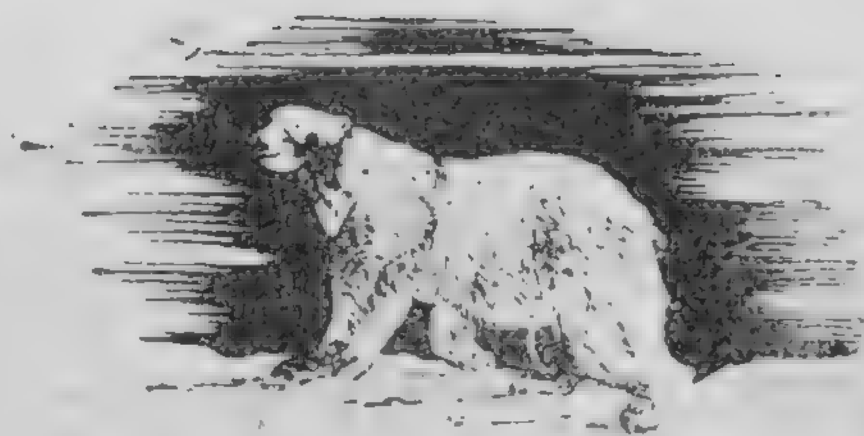
Накормив собак, я запряг их в сани и повез трофеи охоты к зимовью. Через высокую гору шел наш путь. Привязав собак сзади на поводок, благополучно скатился с горы, но недоезжая озер угодил с десятиметрового обрыва с возом и всеми собаками вниз. Только благодаря тому, что на дне обрыва не было оголенных камней, отделался сравнительно легко. Трех собак задавило свалившимся возом, я полу-



На Новой Земле. Зверобои у зимовья.

чил небольшие ушибы. С большим трудом вскарабкался наверх, поднял воз с мясом и только на следующий день под'ехал к зимовью.

У дома собаки ощетинились и зарычали. Обеспокоенный я медленно пошел вперед. Недоходя десяти метров до избы, лежала туша убитого белого медведя. Оказывается, ночью на запах звериного сала к зимовью подошел медведь. Он подошел к самой двери дома. Ничего не подозревавший моторист открыл дверь и с глазу на глаз столкнулся с Мишкой. Захлопнув перед носом медведя дверь, моторист сорвал со стены ружье и, открыв дверь, в упор выстрелил в голову лакомки. Медведь был убит наповал.



Ночью к зимовью подошел медведь.

Жизнь в зимовье протекала по строгому плану. С утра подкрепившись завтраком, я, моторист и матрос уходили на промысел. Галахов садился писать дневник, а повар готовил обед. К вечеру, когда все собирались в зимовье, читали книги, заводили патефон, рассказывали о своих похождениях. И так всю долгую зиму. Изредка ездили в Кармакулы к самоедам. Часто заезжали и самоеды к нам. Работать на воздухе из-за холодов и темноты было невозможно. Еженедельно в субботу устраивали тут же в избе баню. Распиленная пополам сорокаведерная бочка служила нам ванной. Накопленную из снега воду нагревали в одном из чанов камнями.

После бани „мертвый час". Затем чай с горячими оладьями или пирожками.

В апреле начало весны. Бот до полумачты засыпан снегом. „Веру" очистили от снега. Быстро и бурно тает на севере снег. В конце июня вскрылось от льда побережье залива.

Из Архангельска пришел пароход. Мы сдали приехавшему на пароходе промышленнику бот, погрузили зимнюю добычу и уехали в Архангельск.

19 июля 1914 года маленькая поисковая экспедиция на Новую Землю была закончена.

ЗА МОРЖАМИ

В июле 1932 года по приглашению Ленгосторга*) я выехал на зверобойный промысел в Карское море. Судно „Ленинградсовет", на котором мы шли на промысел, было построено в Норвегии и оборудовано по последнему слову техники. „Ленинградсовет" был вполне приспособлен к дальнему плаванию. Радио, электричество, машина для под'ема якорей и зверя—все это облегчало работу зверобоя на море. В составе экипажа 7 человек судовой команды, 12 зверобоев и

---

*) Сейчас переименован в „Морзверь".

научный сотрудник-биолог. Все опытные моряки, в большинстве уроженцы Карелии: капитан А. И. Рюхин (из Сумского посада), второй помощник капитана А. М. Пакулин (из Колежмы), я—из Сумского посада, моторист — Гринфельд И. С. и Кузнецов Я. И.—из Кеми.

Из Мурманска „Ленинградсовет“ вышел 15 июля, взяв курс к о. Вайгачу. Путь от мыса Городецкого, мимо Канина и Колгуева, в Югорский Шар прошли при отличной погоде. До первых чисел августа было тепло, солнечно. Ветер чуть шелестит в тонких снастях судна. У всех бодрое, жизнерадостное настроение. Кипит работа: делаются весла к катерам, фангсботам (промысловым шлюпкам), точатся гарпуны, подготовляются лини*).

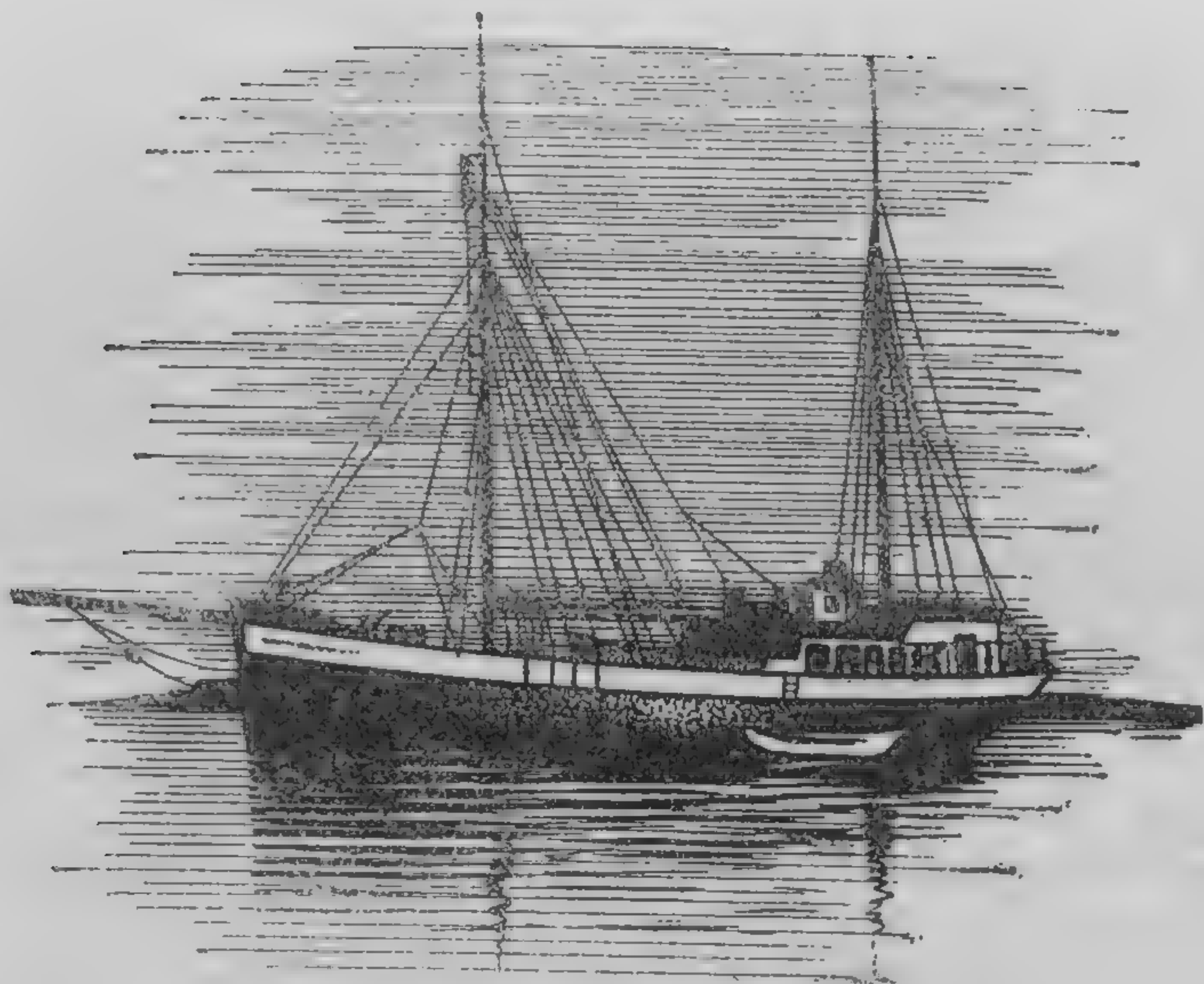
В конце июля пришли на Югорский Шар. Здесь простояли сутки и затем направились в ледовую разведку на Шараповы кошки. Выяснилось, что пройти на Шараповы кошки возможно лишь между пловучими полями льда.

Моржей не видно. От Шараповых кошек „Ленинградсовет“ направился на Маточкин Шар. Проход становится все труднее и труднее, льды сгущаются. Пришлось изменить курс, приспосабливаясь к разводьям севернее Маточкина Шара. На пути изредка били морских зайцев, медведей и моржей. У берегов Новой Земли установили радиосвязь с промысловыми судами „Смольный“ и „Мурманец“. Они передали нам сводку о состоянии льда в Карском море и о залежках моржа.

В один из тихих солнечных дней у мыса Опасный в 30 километрах от берега, наткнулись на залежку моржей. На 10 миль в окружности лежал зверь небольшими залежками в 2—5 штук. Около недели мы промышляли здесь. Было добыто 90 моржей.

Охота на моржей очень интересна. Для залежки моржи обычно выбирают небольшую льдину. Умный зверь делает это для того, чтобы в случае опасности он мог, перекувырнувшись, без труда соскользнуть в воду. К залежкам под'езжаем с большой осторожностью, стараемся раньше всего бить ружейным выстрелом зверя, который лежит ближе всего.

*) Бечевка к гарпуну в 20—30 метров длины.



Зверобойное судно „Ленинградсовет“.

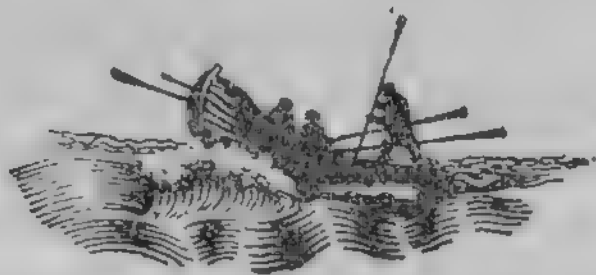
Перепуганные моржи стремительно бросаются в воду и ныряют. Через некоторое время на поверхности воды снова появляются их усатые морды. Моржи с любопытством и страхом, как бы ища разгадку случившемуся, посматривают кругом. Мы же наготове, на месте гарпуны, а их бывает до 10 штук на шлюпку. Как только усатые морды появляются над водой, зверобои прежде всего стараются поразить копьем гарпуна самку. Этот прием в дальнейшем облегчает работу зверобоя-гарпунера в битье остальных зверей. Моржи всегда держатся вблизи самок. Концы линей с пораженным зверем прикрепляются сквозь кольцо к носу шлюпки. Когда зверь перебит или уходит на недосягаемое для гарпуна расстояние, раненые моржи добиваются из ружья. Концы линей подвязываются к поплаву (к пустому боченку или к большому деревянному бую) и держатся в таком положении до окончания охоты. Шлюпки, занятые доставкой зверей на берег, подбирают добычу. Были дни, когда я брал по одиннадцати зверей за выезд на катере. Зверобои „Ленинградсовета“ поймали живьем семь белых

медведей на экспорт в Германию. Двое медведей были старше двух лет, пять в возрасте до полугода. Больших медведей брали, накинув на шею удавную петлю. Обессиленного, задыхающегося медведя тянут по воде к судну, затем с парохода опускается в воду клетка. В клетку медведь вводится за обору (веревка с петлей). Маленьких медвежат на судно поднимали лебедкой.

В конце августа начался шторм. Лед распался на небольшие поля и глыбы. Промысел на моржа прекратился. „Ленинградсовет" направился к мысу Желания. Но и здесь залежек моржей не было, и мы вернулись к острову на сто миль южнее мыса Желания. Здесь мы вели разведки. На катере заглянули в бухту Андромеды, но залежек моржей не было. До половины сентября добыли 100 моржей около острова и набили 300 белух.

На обратном пути в Мурманск у мыса Желания „Ленинградсовет" попал в шторм. Два дня судно не могло отойти от берегов земли. Сильный нордвест гнал большую, чуть не погубившую „Ленинградсовет" у полуострова Адмиралтейства, волну. Мы разошлись в коргу (отмель), думая, что здесь льдина. Бросили лот, глубина под носом судна всего 9—10 метров. С трудом отойдя от корги, мы взяли курс на Мурманск.

В Мурманском порту „Ленинградсовет" бросил якорь в конце сентября.

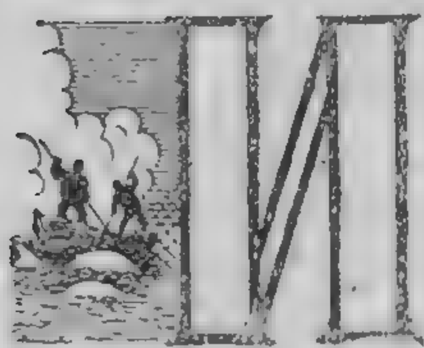




М. Ф. ЗАЙКОВ

В ПОЛЯРНЫХ ВОДАХ

ОБСКАЯ ЗВЕРОБОЙНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ



Известие о том, что я назначен в состав Обской зверобойной экспедиции 1932 года для научных работ по белухе, меня чрезвычайно обрадовало. Я был в это время студентом последнего курса Мосрыбвтуза и находился в отпуску, которым с удовольствием пожертвовал ради поездки, представлявшей собой огромный интерес, главным образом потому, что она давала мне возможность провести самостоятельную научную работу и тем самым проверить подготовку, полученную мною в вузе.

Не менее приятным было и то, что путешествие начиналось в родной Карелии, с хорошо мне знакомого побережья Белого моря.

5 мая 1932 года я распрощался с родными в Княжей губе, а затем с путевкой Московского центрального института рыбного хозяйства направился в распоряжение Тобольской рыбохозяйственной станции.

Тобольск встретил нас не совсем опрятными улицами и дождливой погодой. Тем не менее эта неласковая встреча не повлияла на мое бодрое настроение, а после партийного собрания в Обьтресте, посвященного вопросам путины, и после разговоров в зверобойном

секторе треста и Тобольской научной станции оно еще более укрепилось. Всю свою энергию я вложил в ускорение организации экспедиции и в подготовку выхода в рейс. Все остальное перестало меня интересовать.

Экспедиция постепенно снаряжалась. Из Свердловска подвозилось продовольствие. Шла постройка и осмолка норвежских звероловных неводов и погрузка уже готового снаряжения на судно.

Одно обстоятельство сильно волновало участников экспедиции: несмотря на начало июня, метеорологические сводки ежедневно приносили сведения о плохой погоде и льдах на Оби и в низовьях Иртыша.

Выход в плавание задерживался.

Наконец, 12 июня экспедиционное судно „Зверобой" и вспомогательный мотобот „Госрыбтрест" с длинным караваном плашкоутов, фангсботов и шлюпок на буксире покинули Тобольск, следуя за уходящими в море речными льдами. Растревоженный весенними водами лед несся к морю с такой быстротой, что уже в первый день наш караван потерял его из виду. До самого устья мы больше не встретили ни одной льдины.

День за днем подвигались мы вперед, оставляя за собой десятки сибирских деревень.

Всюду население встречало и провожало любопытными взглядами первый в этой навигации караван. Там же, где мы делали остановку, местные жители толпами собирались около нашего судна, расспрашивая о том, кто мы и куда едем.

Прибыли в Обдорск—главный окружной город Ямальской тундры.

В Обдорске забрали дополнительное снаряжение и закончили последние подготовительные работы перед выходом „Зверобоя" в море.

24 июня, через 12 дней после выхода в путь, мы прошли последнее промысловое становище Пуйко и вечером вышли в море.

* * *

У „Госрыбтреста" на буксире один плашкоут с неводами и людьми. „Зверобой" ведет за собой одно парусное судно, плашкоут и 3 фангсбота с орудиями промысла и людьми.

В ночь с 24 на 25 июня разразился шторм и наши суда, находясь в самых опасных местах южной части

губы, попали в тяжелое положение. Мы оказались между открытым морем, где наш караван неминуемо был бы растрепан, и длинной намывной мелью возле устья реки, где мы должны были неизбежно сесть на мель. Мы были заперты спереди и сзади и в то же время нас трепал шторм.

Особенно плохо было то, что из 60 участников экспедиции только 20 человек бывали раньше в море— 10 беломорских зверобоев-промышленников из с. Долгощелье и 10 моряков из комсостава. Остальные 40 чел.— местное население Тобольского района, исключительно молодежь, никогда еще не видавшая моря.

Палубу „Зверобоя" ежеминутно заливали волны. Киль судна несколько раз, когда высокая пенистая волна уходила из-под него, ударялся о грунт. Глубина измерялась обыкновенной речной наметкой.

— Семь!.. Шесть с половиной!.. Пять!.. — кричал наметчик. И снова судно, сотрясаясь, стукалось о дно.

Буксируемые нами суда мотало в разные стороны. Фангсботы уже давно оторвало от буксира и вместе с шлюпками унесло в сторону берега. На паруснике и плашкоуте большинство тобольских жителей забилось в сырые трюмы и кубрики, скрываясь от непривычной для них картины разбушевавшейся морской стихии. И только 5—6 смельчаков упорно работали у брашпиля*), выполняя распоряжения капитана, старого моряка.

Выискав в дрейфе семифутовую глубину, мы отдали якоря всех судов и освободились от буксира. Измученные люди надеялись, что теперь можно будет отдохнуть, но грунт был плохой, якоря не держали, и „Зверобой" снова оказался в дрейфующем положении.

— Спустить шлюпку, завести якорь с правого борта!

Заводим якорь на правую сторону, но сильною волною шлюпка опрокидывается. Судно остановилось, но только двое из шлюпки успевают уцепиться за ее киль, а третьего накрывает волна.

Срочно принимаем спасательные меры. В воду летят круги и концы канатов. Медленно подводим шлюпку к судну. Несколько минут лихорадочной напряженной работы и люди спасены.

Наконец, третий якорь на дне. Судно стало вновь устойчивым.

---

*) Горизонтальный механ. ворот для под'ема якорей.

Теперь, когда мы вне опасности, вспоминаем о „Госрыбтресте“, находящемся впереди нас на расстоянии трех миль. На нем уже давно был поднят сигнал бедствия—флаг в полмачты. Буксировавшийся им плашкоут с людьми и неводами также унесло к берегу, за 2—3 мили в сторону от нас.

Первоначально, когда мы заметили на „Госрыбтресте“ сигнал бедствия, мы об'яснили его уносом плашкоута, нам казалось, что сам „Госрыбтрест“ благополучно держится на поверхности. Однако, все же сомнения оставались, и я с биноклем в руках поднялся по вантам на мачту.

Плохая видимость, непрекращавшаяся ни на минуту качка и резкий ветер и дождь не давали возможности хорошо рассмотреть второе судно. Ясно были видны красный флаг, развевавшийся на половине мачты, и полубак. Через палубу перекатывались волны.

Спустившись с мачты и доложив о наблюдениях капитану, я направился в радио-рубку. Радиотехник Андреев только что закончил установку передатчика, но на позывные ни Обдорская, ни Новопортовская рации не отвечали.

Оставалось надеяться только на самих себя.

В радио-рубке уютно, тепло, но неприятно пахнет серной кислотой, разлившейся при качке из аккумуляторов.

Выхожу на палубу. Ветер заметно ослабел, но зато усилилась облачность. Через два часа полдень. Почувствовав улучшение погоды, на палубе собирались из кубрика зверобои.

Еще раз я поднялся на мачту, чтобы посмотреть, что делается на „Госрыбтресте“. Видимость стала лучшей.

Красного флага уже не было видно. Повидимому, он был изорван и унесен ветром и теперь его заменял не то кусок брезента, не то обыкновенный дождевой плащ. Это значило, что „Госрыбтрест“ продолжал находиться в опасности.

На палубе — я теперь это ясно видел — толпилась группа людей. Вся палуба была затоплена водой, а деревянные камбуз и уборная, повидимому, были совершенно смыты. Я их не мог заметить.

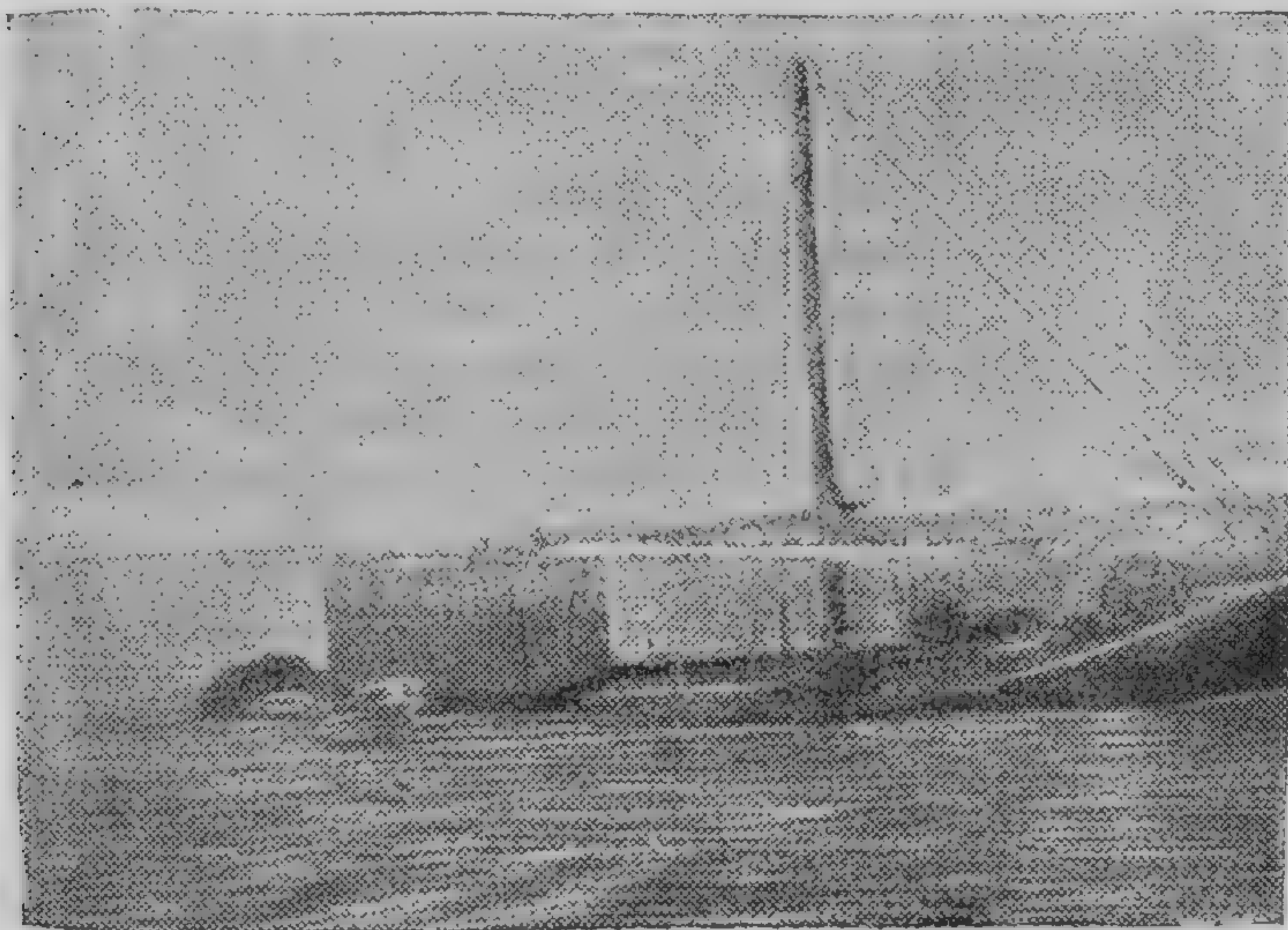
Не спускаясь с мачты, я позвал товарищей и указал им в сторону мотобота. Многие бросились к биноклям.

Через полчаса мы шли на помощь „Госрыбтресту“. Ветер стихал. Волнение шло на убыль.

Тут и там встречались плавающие на воде бочки, чемоданы, корзины, остовы палаток. Кое-что удавалось подобрать.

Вскоре мы подошли к левому борту „Госрыбтреста“.

Груженое мукой, маслом-топливом и имея на борту 23 пассажира, судно, держась на двух якорях,



Затопленный „Госрыбтрест“ с грузом.

плотно сидело на грунте. Полузамерзшие, промокшие до костей люди радостно встретили нас. Некоторые из пассажиров были в спасательных поясах.

Потерпевшие аварию товарищи были быстро переодеты, обогреты и накормлены. Трюм судна был тщательно заделан брезентами, чтобы не унесло находившихся в нем грузов.

В течение двух последующих дней разбросанный бурей по берегам караван был собран. Нехватало нескольких шлюпок и одного фангсбота, унесенных неведомо куда.

Жертв не было.

Вызванное на помощь по радио судно „Обдорянка“ оказало нам помощь при разгрузке продовольствия и снаряжения с „Госрыбтреста“. К сожалению, принятые нами примитивные меры по под'ему „утопленника“ не дали положительных результатов. Повидимому, при ударах о грунт судно получило значительную пробоину в кормовой части и спасти его могло только специально оборудованное судно.

Утром 28 июня, двигаясь по тонкому, сильно подтаявшему льду, мы подходили к Новому Порту. Чувствовался легкий утренний мороз, и холодные лучи весеннего солнца красиво искрились на фоне ледяных кристаллов.

Мы не решались расстаться с полушубками.

На берегу нас встретили ямальские туземцы—ненцы (самоеды) и перевезли в своей „колданке“ через широкий ручей. Немного страшно было переезжать в этой своеобразной лодке, так как малейшее неосторожное движение могло опрокинуть неустойчивое суденышко.

Новый Порт — промысловая полярная зимовка, имеющая больше ста зимовщиков. Целую зиму они оставались здесь отрезанными от мира, и потому трудно передать их радость при встрече с нами—мы были посланниками нашей социалистической родины, частью страны, мы привезли им продовольствие и почту.

Летом здесь, на рейде, часто стоят суда Карской экспедиции. Сюда же приходят и иностранные суда с импортными товарами.

Ямальская и Гыдаямская тундры богаты пушниной и оленями, Обская губа—ценными рыбами и морским зверем. Все это из года в год упорным трудом полярников, с'езжающихся сюда со всех концов нашей родины, осваивается и становится на службу Советскому Союзу. Насколько разнообразен состав зимовщиков, можно судить по тому, что здесь я встретил двух стариков-киргизов.

Высадившись на берег, я неожиданно для себя, наткнулся на торчащую из снега голову осетра. Я попытался ее поднять и вытащил целого осетра. В недоумении я стал раскапывать снег и обнаружил целый склад мороженой рыбы. Когда я рассказал

о моей находке, надо мной посмеялись — рыбу здесь морозят на снегу из-за недостатка складских деревянных помещений. Сохраняется она прекрасно, таскать некому, кроме лисиц и песцов. Кроме того я узнал, что осетр ловится не только в Оби, но даже зимой в средней части Обской губы, на 69° северной широты, причем подледным ловом он добывается в очень значительных количествах.

* * *

Из-за тяжелых льдов, забивших среднюю часть губы, и из-за непрекращающихся штормов нам пришлось простоять несколько дней в Новом Порту и в бухте Каменной.

Медленно уносились льды в Карское море. Теперь мы следовали уже за южной кромкой.

Девятого июля мы встретили первое стадо китообразных, около ста голов белухи, прошедших, повидимому, по чистой воде из Карского моря вдоль правого берега, так как у левого берега местами лед держится и до конца июля.

В пути я тщательно готовился к предстоящей работе, подбирал материалы, заготовлял дневники, писал инструкции по промыслу и обработке белухи. С нетерпением ждал я прихода на промысловые пункты, боясь, что мы запоздаем и не увидим первых массовых ходов зверя.

Но мыс Трехбугорный встретил нас хорошей штилевой погодой, с большим, в несколько сот голов косяком зверя, кормившегося рыбой у самого берега. Быстро была произведена высадка и выгрузка снаряжения для двух промысловых групп.



Вид на мыс Трехбугорный.



Раз'яренные звери, стесненные неводом на отмели, ныряют под шлюпку.

Еще раньше две группы были высажены на мысе Каменном и мысе Парусном.

Часа два увлеченные погоней за пищей, звери не обращали на наш приход никакого внимания и лишь потом стали медленно уходить в Тазовскую губу.

В последующие 5 суток мы работали без отдыха все, начиная от повара-женщины и кончая администрацией, и часто измученные непрерывным трудом засыпали на берегу, держа в руках невод, или обрабатывая зверя, или, наконец, присев на перекурку. Подходы зверя продолжались беспрерывно, и уловы наши доходили до сотни голов за один раз.

Днем я участвовал вместе со зверобоями в промысле, выполняя работу по закалыванию пикой подтаскиваемых неводом к берегу зверей.

Это самая тяжелая и опасная работа.

Раз'яренные звери, стесненные неводом на отмели, мечутся, бросаются к задней стенке невода, где глубже, ныряют под шлюпку, с силой ударяя хвостами о поверхность воды и борта шлюпок. И нужно много выдержки и сноровки, чтобы своевременно и точно нанести удар и в то же время соблюсти равновесие в шлюпке. Удар впустую может повлечь вывих руки. Промахнувшись, охотник может перелететь через борт и попасть в невод к белухам, которые и сомнут его.

После работы мы возвращались в палатку мокрые, забрызганные кровью.

Меня все время поражали исключительная ловкость и знание своего дела, проявленные профессионалами-зверобоями из села Долгощелья. Под их умелым руководством, новичками из Тобольска за 12 дней промысла было добыто 717 голов белухи — 60 тонн жира и несколько сот первосортных кож.

В результате моего пребывания в экспедиции я собрал ценный материал по промысловой биологии белухи, изучил возрастной и половой состав косяков зверя и путь миграции их в пределах Обской губы. Кроме того, мне удалось занести на карту места массовых подходов зверя — места нагула и сделать ряд практических предложений по организации и технике промысла и обработке зверя.

Лето 1932 года в районе нашей экспедиции было необычайно коротко. Комары и те жили 14 дней—с 14 по 28 июля. Осенью, когда началось время штормов и ходы зверя стали редким явлением зверобои стали тосковать. Мы стали проводить с ними беседы по вопросам политики, промысла и биологии, а для тобольской молодежи дважды были организованы лекции на тему о паразитарном заболевании рыб и



Выловленные белухи.

человека, так как многие из них переняли у кочующих остяков, вогул и ненцев привычку есть рыбу сырой.

Из-за отсутствия в составе экспедиции медицинского персонала мне пришлось исполнять также обязанности врача, хотя мои знания в медицине были и невелики.

* * *

Вспоминаются два эпизода, имевшие место в то время.

Однажды вместе с завхозом мы отправились к вогулам, желая купить свежую оленину. Не зная языка, мы, разумеется, ни о чем не договорились; нам

предлагали все, что угодно, вплоть до пушнины, но только не оленье мясо. Впоследствии они приезжали к нам на своих оленях с толмачом (переводчиком) и тогда уже привозили оленье мясо и даже часто помогали нам в промысле.

Второй случай произошел 10 сентября, когда от наблюдателя с мыса Напалкова я узнал, что в одном из многочисленных озер им обнаружено неизвестное погибшее животное. Собрав небольшую партию и захватив топор, лопаты и веревки, мы отправились на поиски озера. При этом нам немало пришлось поблудить—никаких троп или дорог нет, знаков тоже.

В 2 метрах от берега над водой возвышался толстый кусок сала неизвестного животного. Стоя сначала по колено, а затем по пояс в ледяной воде, мы приступили к раскопкам. Однако убедившись вскоре, что животное очень глубоко сидит в грунте и имеет значительные размеры, мы прекратили нашу работу и, подрезав ножом кусок сала снизу и привязав к нему веревку, вытащили его на берег.

Кусок сала, весом около центнера, имел желтоватый цвет. Сильно истлевшая кожа имела местами остатки какого-то подобия волосяного покрова и казалась коричневого цвета. Подогреваемое на огне сало растапливалось, а с прекращением подогревания быстро застывало наподобие стеарина.

Вместе с салом мы извлекли из вырытой в дне озера ямы несколько сильно истлевших костей, которые, как нам казалось, могли принадлежать некогда погибшему здесь мамонту.

Уезжая из Тобольска, я просил зверобойный сектор Обьтреста переслать нашу находку в Зоологический музей Академии наук или, в крайнем случае, передать его для хранения в Тобольский музей.

* * *

В конце сентября, покидая Обскую губу, мы прошли мимо „Госрыбтреста“, подняв на мачтах черные флаги в знак траура по погибшему судну.

В Тобольск мы вернулись в конце октября окрепшие, бодрые и здоровые.

В ПОИСКАХ СЕЛЬДИ

В 1933 году я работал в северной экспедиции под руководством профессора С. В. Аверинцева. Экспедиция, изучавшая мурманскую сельдь, совершала поисковые рейсы в центральном районе, доходила до острова Медвежьего, Шпицбергена, Новой Земли и полуострова Канина.

Первое время я работал на западном пункте и занимался гидрометеорологическими и биологическими наблюдениями, выходя в поисковые рейсы с дрифтерными сетями на маленьком моторно-парусном боте, в открытую часть Баренцова моря.

Впоследствии мне приходилось то днем, то ночью, независимо от погоды, выезжать одному в прибрежную часть моря на гидрологические станции. Несколько раз в такие поездки случались неприятности—на залив падал густой туман и мы вслепую подолгу блуждали морем. Единственным путеводителем в этих блужданиях был карманный компас, но очень часто, когда мы находились далеко от берега, не мог помочь и компас.

30 января 1934 года, получив задание немедленно выйти в рейс, гидролог Суханов, дрифтмейстер Архипов и я снарядили судно и в тот же день экспедиционное судно РТ-32 „Кумжа" покинуло причал тралового порта

Нам предстояло начать работу ночью 31 января. В этот день, кроме нашего РТ-32, ни одно судно в море не вышло.

Ночью с заметанным за борт дрифтерным порядком*), взяв гидрологические и планктонные пробы, провожаемые свежим ветром, мы оставили за кормой остров Кильдин. Спустя несколько часов, ветер внезапно переменил направление и сила его достигла 10 баллов. Сотрясаясь всем корпусом, судно с трудом разворачивалось по ветру, холодные волны со стоном обрушивались на борт и перекатывались через палубу. Мокрые, ослепляемые крутящимися снежными вихрями, мы выбирали дрифтерные порядки, следя за тем, чтобы они правильно накручивались на лебедку.

*) Соединение ряда рыболовных сетей, предназначенных для дрифтерного (плавного) лова.

Паровая машина в это время делала почти максимальное количество оборотов, но судно не двигалось— или нам казалось, что оно не двигается.

Утомительная работа по вылавливанию дрифтера продолжалась. Сосредоточившись на одной мысли—не порвать сети, мы временно прекратили наблюдение за курсом, а потом уже не могли определить, в каком расстоянии от берега находимся. И вдруг судно вздрогнуло и, повернувшись, пошло против ветра. Вожак—канат, на котором держались сети, не выдержав напряжения порвался. С исключительным хладнокровием боцман поймал конец вожака и некоторое время удерживал его. Однако, долго длиться это не могло. Ни один из десяти человек ничего поделать не мог, и канат ушел в пучину. Судно дрогнуло, лебедка затрещала вхолостую, с дрифтером было кончено.

Неожиданный маневр судна об'яснился после—капитан в просветах метели увидел маяк и берег и, рискуя дрифтером, но спасая судно, вынужден был повернуть в море, иначе мы разбились бы на камнях.

* * *

Днем мы уже отдыхали в бухте, защищенной от ветра и волн.

Старший механик Черемных рассказал нам, как на вахте во время шторма он заметил просачивающуюся в машинное отделение из бункеров воду. Подозревая, что от ударов волн расклепались листы, он сообщил об этом капитану, и пока мы возились с дрифтером, внизу шла работа по откачке воды и задраиванию бункеров.

Руководству экспедиции была послана радиограмма об аварии и уже в 21 час РТ-32 снова принимал на борт новый порядок и канаты, а ночью вышел в море для продолжения рейса по намеченному ранее маршруту.

Несколько станций мы прошли благополучно, но разразившийся 6 февраля снежный шторм помешал работе у Цип Наволока. Метеорологические условия складывались настолько неблагоприятно, что надо было немедленно уходить в бухту, чтобы не попасть без всякой пользы в болтанку, исход которой был бы сомнительным.

В десятом часу вечера э/с „Кумжа" с большим трудом по узкой салме входила в Порт-Владимир. Вся команда высыпала наверх и кто с полубака, кто с бортов и мостика вглядывались в темноту, рассматривая усеянные камнем берега. Маяки вспыхивали на секунду и снова надолго потухали, невидимые за снежной завесой.

Наконец, мы в бухте Порт-Владимир. Якорь отдан.

* * *

После ужина капитан, штурман, Архипов и я выезжаем на берег, чтобы принять у наблюдателя экспедиции собранные им пробы и накопившиеся материалы. Мы рассчитываем, что в случае хорошей погоды сегодня же ночью или рано утром на рассвете выйдем в море.

Оставив капитана и штурмана на фактории, мы вдвоем с Архиповым направились к наблюдательному пункту. Шторм к этому времени еще больше усилился. Сильные снежные вихри налетали все чаще и чаще и ни береговых, ни судовых огней, по которым можно было бы ориентироваться, не было видно.

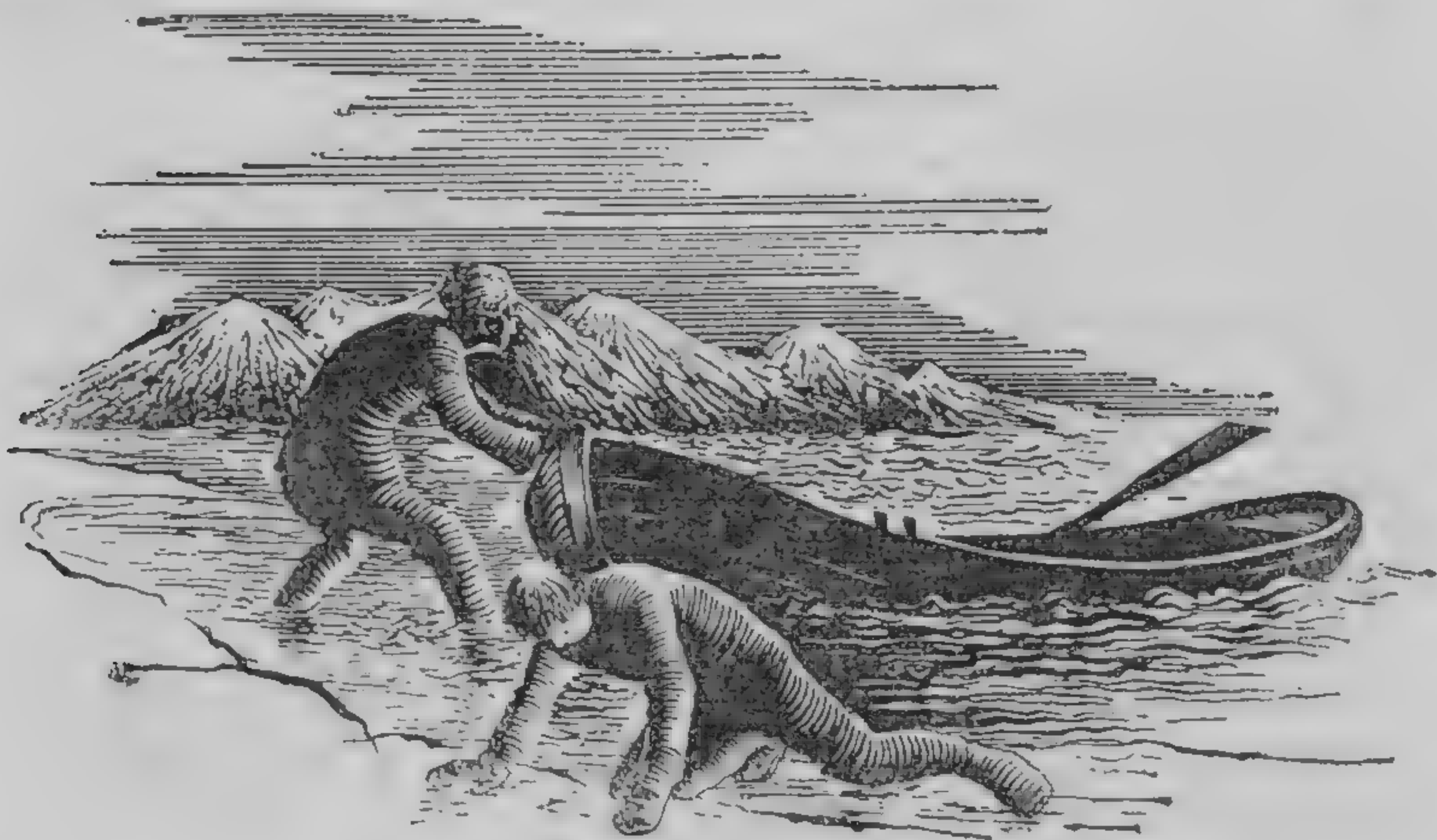
Заметив налетавший шквал, капитан с берега осветил нас фонарем и увидел, что нас сильным ветром относит от берега в открытое море. Мы пытались грести к „Кумже", но шторм сводил наши усилия на-нет. Кроме того густой снег мешал нам рассмотреть очертания берега и мы гребли, не подозревая опасности.

Вдруг дно нашей шлюпки резко ударилось о камни и, сильно накренившись, шлюпка зачерпнула ледяную воду. После долгих усилий нам удалось сойти с камней и мы снова принялись грести, видя перед собой сквозь поредевшую снежную завесу огни судна.

Мы начали звать на помощь и грести с еще большей силой Однако, и на этот раз нам не суждено было подойти к „Кумже", так как внезапно налетевшим порывом ветра нас вновь понесло на берег. Густой снежный вихрь погрузил нас в мрак. Погода, казалось, издевалась над нашей неосторожностью.

Мы снова сели на камни, разбросанные в беспорядке у самого берега, и налетевшая волна затопила шлюпку. На расстоянии нескольких метров от нас находился берег, но это была почти отвесная, обледеневшая скала, взобраться на которую в такую непогоду было невозможно.

Так, то отталкиваясь от камней, то налегая на весла, мы около пяти часов просидели по пояс в ледяной воде, беспрерывно накрываемые волнами. Наших



Я ползком выбрался из шлюпки.

криков ни на берегу, ни на „Кумже" никто не слышал, а если и слышали, то помощи подать все равно не могли.

Несколько раз ночью до нас доносились какие-то крики и глухие короткие гудки с „Кумжи". Повидимому, капитан и штурман кричали с берега, а с судна им отвечали, что отправить для спасения вторую судовую шлюпку в такой шторм невозможно, тем более, что команда должна была нести вахту.

Охрипнув от криков, мы умолкли и стали ожидать рассвета.

Архипов жаловался на окоченевшие ноги. У меня ноги также совершенно замерзли; а ватная одежда с каждым ударом волны впитывала в себя все новые

дозы соленой ледяной воды. Обнаженная голова покрылась ледяной корой. Дрожь сводила челюсти, режущий холод подкатывался к сердцу и я уже терял надежды на спасение.

Кто знает, долго ли мы просидели бы так, если бы не налетевшая на нас волна, которая сняла нашу шлюпку с камней и вместе с нами выбросила ее на пологий берег, усеянный камнями и бревнами. Вероятно, к утру мы окоченели бы.

Оттолкнувшись веслом, Архипов едва поднялся на ноги и, спустившись в воду, вышел на берег. Немного подтянув шлюпку, он закрепил конец веревки о лежавшее на берегу бревно.

Что касается меня, то я уже не мог разогнуть ног и ползком выбрался из шлюпки. На берегу я несколько раз пытался встать на ноги и каждый раз, как подкошенный, падал на снег.

Место, куда мы попали, я легко определил, так как бывал здесь раньше.

Архипов, едва переставляя ноги, а я ползком решили добраться до домика финна-колониста, который должен был находиться неподалеку. На половине склона скалы я потерял в снегу рукавицу с правой руки и, пока разгребал снег, отморозил руку. Вскоре после этого я совсем обессилел, не мог больше двигаться и потерял сознание...

В десятом часу я на минуту очнулся в амбулатории Порт-Владимира, где меня приводили в чувство и растирали спиртом и снегом. Я узнал капитана и штурмана, увидел еще несколько человек, а затем опять впал в полубредовое состояние.

Проснулся я в четыре часа вечера в комнате наблюдательного пункта и попросил дежурившего около меня Волкова дать мне воды. Когда я спросил его, почему он сидит здесь и что со мной случилось, он напомнил мне о событиях минувшей ночи и рассказал о том, как я попал сюда. Оказалось, что к фактории меня доставил в нашей шлюпке Архипов, как только начало светать и шторм уже значительно стих. Оставив меня в шлюпке, наполненной водой, уже начинавшей замерзать, он сам добрался до фактории и попросил рабочих перенести меня в амбулаторию. Сам же

добирался до амбулатории ползком — рабочих было мало, приходилось нести либо меня, либо его.

Меня вытащили из шлюпки и сначала поместили в бондарную мастерскую, где я начал оттаивать. Вскоре за мной прибыли товарищи из фактории и перенесли в амбулаторию.



Бухта Порт-Владимир.

К вечеру я был перевезен на „Кумжу" и водворен на паровой котел, откуда только что вышел распаренный Архипов. Я пробыл там два с половиной часа, закутанный в одеяло и ватную фуфайку. Я с ужасом вспоминаю невероятную жару, царившую там, хотя вначале я дрожал всем телом.

Ежедневно, в течение тех трех суток, что мы отстаивались в Порт-Владимире из-за шторма, меня в шлюпке возили на перевязку в амбулаторию. У меня была отморожена кисть правой руки и сильно опухли ноги. На правую ногу я не мог ступать.

На третий день я с трудом по трапу спустился в салон. Как только на ступеньках показались одетые в суконные рукавицы ступни моих ног — на „Кумже“ не было валенок большого размера—раздался дружный смех моих товарищей

11 февраля мы швартовались у первого причала тралбазы. Наши руководители—Лунин, Варзугин и Попов—провели „Кумжу“ через весь Кольский залив при густом, как молоко, тумане.

Здесь мне хочется принести искреннюю благодарность всем тем товарищам, которые принимали участие в моем спасении. С благодарностью я вспоминаю о карельских беломорских моряках, составлявших команды „Кумжи“ и „Николая Книповича“, на котором в январе 1935 года я совершил свой последний рейс в поисках сельди.

Надеюсь, что в ближайшем будущем я смогу выполнить свое заветное желание и принять участие в великом деле изучения и освоения Арктики.



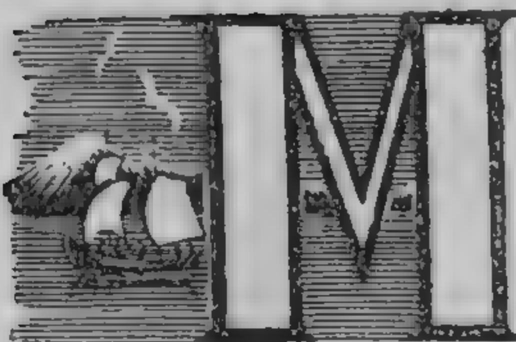


М. П. ГАЛАНИН

ЗИМОВКА НА ГРУМАНТЕ

Грумант и грумаданы (так в старину называли остров Шпицберген и ходивших туда моряков-промышленников) до сих пор еще занимают у поморов видное место в их рассказах и воспоминаниях.

Старик помор М. П. Галанин из села Шуерецкого в своей молодости неоднократно зимовал в снегах Заполярья. Пришлось ему однажды зимовать и на Груманте. В своих воспоминаниях он рассказывает об этой зимовке, о тяжелой доле зверобоев-покрутчиков, находившихся в кабале у кулаков Поморья.



Молод я еще был, а уже числился добычником в многолюдной своей семье. Время же на мою молодость выпало плохое — по всему Поморью сильно вздорожал хлеб, вдобавок случился неурожай ягод, волнух, овощей. Да и промыслы выдались плохие. Голод и разоренье угрожали всему населению края, а особенно нашему брату — покрутчикам. Наши богачи вперед не задавали, а если кто и давал в „забор“ *), то самую безделицу, так как все мы и без того находились у них в долгу, как в шелку. Не знали, как и выпутаться из этой кабалы.

Метались мы от хозяина к хозяину, где бы только получить работу да кусок хлеба для семейства. Вдруг слышно стало, уже под весну, что кемский купец Норкин набирает большую команду на зверобойный промысел к Груманту. Посоветовался я с батюшкой **) и решил наняться к Норкину в промысел.

*) В долг под заработок.
**) Отцом.

Я уже раз ходил туда от сумского богача Башмакова, знал промысла и существовавшие там порядки.

В „благовещенье" (25 марта по старому стилю) сходил я пешком в Кемь и нанялся на лодью из пая добычи. Сверх того десять рублей серебром положил хозяин мне за лето и обещался дать мешок муки на пасхальной неделе да другой мешок домашним, когда мы отправимся в море. А самому велел приезжать в Кемь на „Егорья" (23 апреля).

Попрощался я с родными, поплакали все и проводили меня в дорогу. Один я был из своей деревни, все другие зверобои были набраны Норкиным из Поньгомы да из Гридинской.

Собралось нас на лодью десять покрутчиков—один к одному детины и, кроме того, два опытных старика—кормщик Федор Кузьмич Семенов да его помощник Никита Морозов.

С „Егорья" принялись за работу и стали подготовлять вместе с другими его морскими судами и свою лодью. Справились только к „Петрову дню" (29 июня), а на „Казанскую" (8 июля) вышли в море. Погодье было хорошее во всю дорогу. Через сорок два дня увидали и Грумант, а еще через сутки с небольшим пристали в небольшую бухту на Большом Брауне *), где уже не раз бывали норкинские и морозовские промышленники. Здесь под прикрытием большого гранитного, лишенного растительности, утеса, на морском берегу ютилась небольшая становая изба. Избушку подремонтировали и стали приготовляться к промыслу.

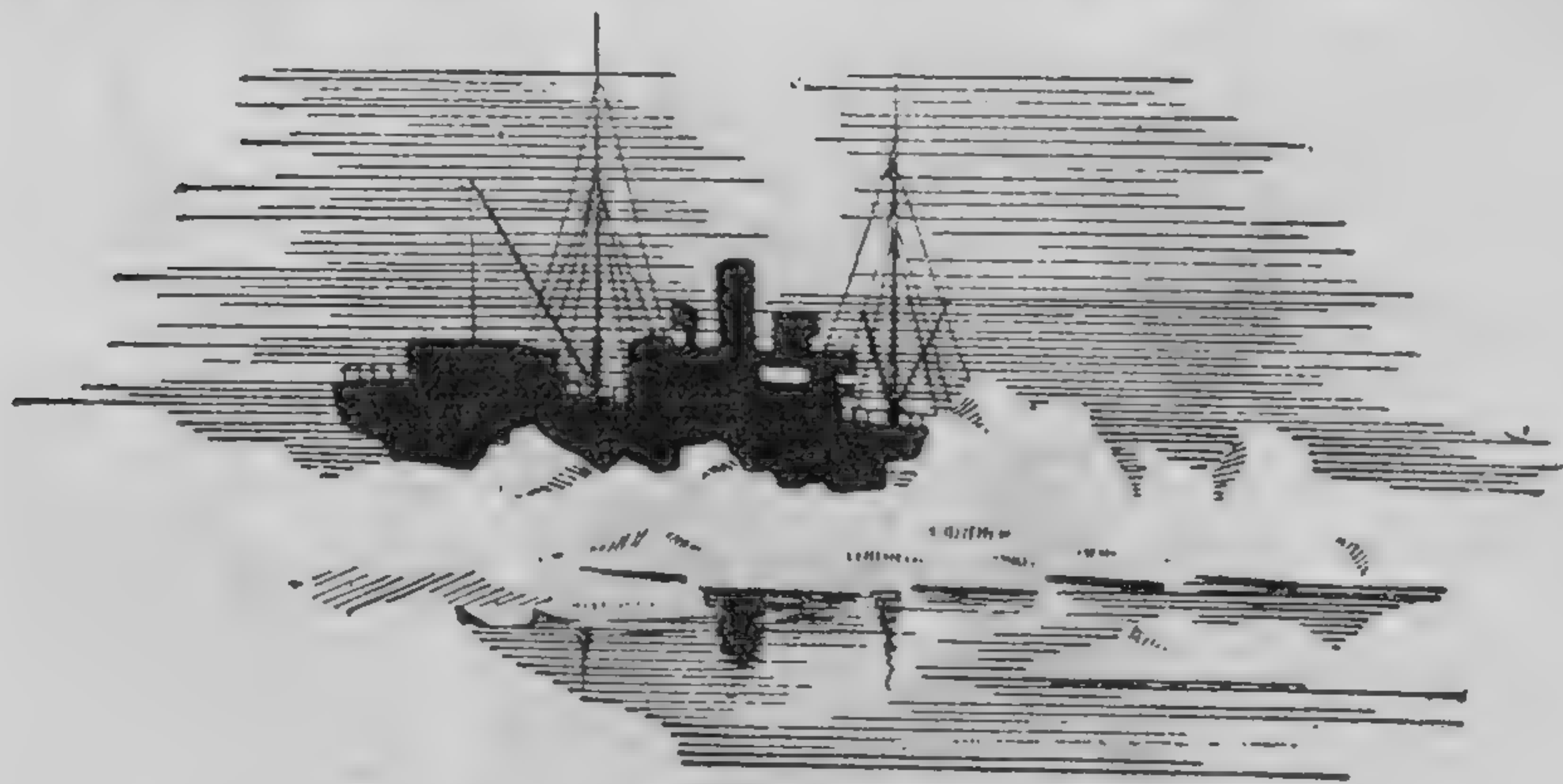
Дни выпали настолько теплые, что можно было иногда ходить около избы в одних рубахах. Начали промышлять, ходили в горы за оленями, а по береговым „гледням" (скалам) собирали гагачий пух. Здесь мы собрали около пуда одного только пуху, а яйцами питались всей командой доотвала, вплоть до поздней осени.

Свезли все припасы на берег, кроме провизии, которую оставили для безопасности от порчи в судне, и поставили лодью в бухточку на мертвый якорь.

---

*) Так называли поморы в старину Западный или Большой Шпицберген.

По обычаю лодью грумаданы всегда вытаскивают на песок, чтобы не унесло ее в море, особенно те, которые остаются зимовать. Но нас было немного, а лодья большая, тяжелая—не под силу тянуть было. К тому же мы здесь зимовать не собирались, так что и не было большой нужды тянуть ее на берег.



Ледокол во льдах.

Федор Кузьмич, кормщик, разбил нас всех по партиям: кого за зверем в карбасах вдоль губы назначил, кого на близлежащие острова, а нас с Морозовым да еще двух гридонов *) нарядил к горам за оленями.

— В случае, если на пути попадутся и белые медведи, то не забывайте на мушку брать,—распоряжался он нами.

Я стрелок был неплохой, поэтому и наряжали меня на это дело.

Раз'ехались мы от становой избы все в разные стороны, примерно, верст за сорок ушли и принялись каждый за свой промысел, чтобы не терять хорошего времени, чтобы не зря есть хозяйский хлеб. Не успели мы раззадориться, как пали погоды да такие, что к стану выбраться не под силу стало. Пока шторм расходился да пока утихал, прошло более двух недель. За это время наворотило с моря в губу льда

*) Так называли крестьян из дер. Гридино, Кемского района.

уйму, и мы с большим трудом добрались обратно в свое становище. Приехали и диву дивимся—нет на берегу нашей лодейки. Да и наших в избе тоже нет. Куда бы могла, думаем, деться лодья? Неужели наши уехали на ней куда-нибудь в другую избу? О том, что ее могло унести в море, мы и не думали. А ее, действительно унесло, и о том мы узнали, когда возвратился с моря на карбасе Федор Кузьмич. Другой же



Тип моряка-зверобоя.

карбас с четырьмя зверобоями так и не вернулся, должно быть погибли в море. Закручинились мы— есть нечего, выехать не на чем, пришло, думаем, время кости сложить на чужой земле.

Погоревали мы, да кручиной моря не переедешь. Стали обдумывать, как теперь жить. Провизии на восемь человек хватит не больше, как на два-три месяца (все было на лодье). Оставалась надежда лишь на оленье мясо и медвежатину, которую без труда можно добыть здесь. Думаем, человек живуч, авось

до лета дотянемся, а там видно будет. На этом и успокоились — деваться больше все равно некуда.

Пришла полярная осень, а там и зима. Жутко нам всем, не по себе как-то... Насупились наши старики. Невеселые, хмурые бродят по берегу, собирая плавник на дрова в зиму. День быстро убывает, наступает бесконечная ночь.

Натопили мы нерпичьего жиру и засветили в избушке свешник, чтобы хоть посветлее-то было. Всем скука смертная. Не раз каждый передумал о своей семье, о родных местах, о горькой долюшке бедняцкой.

— Не нужда бы матка, так и не занесло бы нас сюда, — рассуждали мы часто между собою.

Больше всего страшила нас „чума“ — смертельная болезнь, вроде цынги. Надо было ко всяким случайностям быть готовыми. И мы, как только притихли „морянки“ и выпал первый снег, пошли добывать себе на зиму свежую пищу. Удалось подстрелить двух оленей, повеселее от этого стало на душе. Пока не наступила еще сплошная ночь, мы продолжали охоту на берегового зверя в губе и на оленей по берегам бухты, не смея, однако, далеко отлучиться от своего зимовья.

Скоро наступила зима, а с ней пришла и сплошная полярная ночь. Уже в конце сентября (по старому стилю) здесь заря с зарей сходятся, а солнышка уже за неделю до этого времени мы не видали. В октябре поднялись метели и скоро наша изба-зимовка потонула в сугробах глубокого снега. Целыми днями сидели мы, угрюмые, вокруг тусклого, однообразно потрескивающего свешника. Обо всем было здесь передумано, переговорено. Кажется, в сотый раз рассказывалась нам Никитой Степановичем история о том, как когда-то здесь, на Груманте, зазимовал вот так же, как мы, его дедушка со зверобоями и всех их „чума“ уморила, только дедушку пощадила. А приходила она будто в зимовье серою кошкой с большими зелеными светящимися глазами. На кого, бывало, взглянет, того уж на утро и нет в живых *).

Слушали мы страшные рассказы стариков и еще тяжелей становилось на душе, словно кошки по сердцу скребли. Сильно клонило ко сну, но нужно

---

*) Галлюцинации при заболевании цынгой. *Ред.*

было бодрствовать, оберегаться от прихода „чумы“. Чтобы не спалось, нужно было что-нибудь делать. Возьмешь, значит, кусок троса и начинаешь его сращивать в кольцо обоими концами вместе. Сростишь и опять разростишь для того, чтобы снова сращивать. Иной сидит и вяжет из веревки узлы и олеьи петли, а затем снова их развязывает, другие щиплют из веревок „конопать“ (волокнистую куделеобразную массу), а затем из нее прядут новые нитки и сучат веревки. И так—каждый день, каждую ночь... Только лишь бы не поддаваться сну, не заболеть „чумой“.

Бесконечная зимняя ночь, коротаемая в душной прокопченной избушке, все более и более тяготила нас, а от плохого питания мы ослабели и руки двигаться отказывались. Появились тупые боли в голове, в спине. Все стали угрюмыми, молчаливыми, нервными. А страшная гостья уже подбиралась к нашему зимовью. Как сейчас вспоминается тот роковой день—ночь, когда она появилась впервые. Лежим мы на нарах, каждый думает свою тяжелую думу. Вдруг толкает меня в бок Никита:

— Михайла, ты не спишь?

— Не сплю.

— Посмотри-ко к дверям... видишь?

— Вижу...—в страхе прошептал я.

У входной двери в избе неподвижно стояла молодая, бледная девушка, во всем белом с распущенными волосами *). Все мы тогда подумали, должно, одно и то же—„не за мной ли?“ Я закрыл глаза и так пролежал всю ночь.

А на утро один из наших товарищей оказался мертвым. И такой ужас охватил нас, что волосы на голове дыбом становились.

— Началось!—глухо уронил Никита Семенович, и мы еще больше понурили головы. Молча вынесли мы товарища за двери, молча вырыли около избы в снегу глубокую яму и закидали его снегом.

Одним меньше—с хлебов долой. Но не сегодня-завтра придет черед другого и некому будет доедать остальных крох. Теперь каждый вечер, ложась спать,

*) Видимо, массовая галлюцинация—явление довольно частое в подобных условиях. *Ред.*

прощались друг с другом, не чая быть к утру в живых. Но страшная „гостья“ к нам больше пока не появлялась...

Мы стали было уж забывать ее, как в один из вечеров опять она появилась в нашей избе и на этот раз взглянула, как мне показалось, своими большими зелеными глазами на моего соседа Никиту. Замер я в смертельном страхе и потрогал рукою уснувшего товарища. Но он уже похолодел.

— Кузьма Федорович! Кажись, Никита-то Степанович помер...

При моем крике проснулись все и стали жаться в угол подальше от покойника. Пришлось, не смыкая глаз, пролежать всю ночь возле мертвеца. Теперь „гостья“ стала заглядывать к нам почаще: иногда раза по два в неделю. Но не всегда приход ее сопровождался чьей-либо смертью, иногда только просто покажется и уйдет. В смертельном страхе смотрим мы друг на друга — чья очередь. Но приходило утро— все живы. Все с облегчением вздыхали. Однако, наша семья постепенно таяла, и к февралю месяцу осталось нас в живых только трое: я, Федор Кузьмич да еще один мужичок—гридон из Гридина.

Забрезжил на улице дневной свет, а затем понемногу удлинялся день, показалось и солнышко. Вылезли мы из своего логовища обессилевшие, полуголодные. С трудом могли волочить свои ноги. Уцелели мы наверно потому, что крепче были, чем все умершие.

Мало нас радовала близость весны и спасительного лета—мы доедали последние сухари, последние куски подсоленой оленины, а впереди, до прихода судов, было еще долгих два месяца. Да если и выживем, думалось нам, до этого времени, так навряд-ли кто заглянет сюда, так как, кроме норкинских зверобоев, за последние годы в эту губу никто не заходил. Все равно нам придется погибать с голода. Но пока билось в груди сердце, пока шевелились руки и ноги, мы жили и надеялись...

Стаял снег, показались трупы умерших товарищей. Пришлось ковырять мерзлый песок, рыть могилы, снова их хоронить. Чем ближе к лету, тем тяжелее становилось нам. Совсем выбился из сил старик Федор Кузьмич.

— Помираю, — говорит он. — Миша, если удастся тебе спастись, передай хозяину — пусть не обидит мою старуху и семью. Платить моего долга им будет нечем. Я работал, сколько мог, а теперь...—и крупные слезы текли по бледному морщинистому лицу старика. Заплакал и я, и другой товарищ — гридон.



Только один гридон бродит по берегу, разыскивая птичьи яйца.

Федор Кузьмич уже третью неделю не встает с места, почти ничего не ест. Да и я перестал ползать. Только один гридон пока еще держится на ногах, бродит по берегу, разыскивая птичьи яйца для себя и для нас. Только яйцами и питались, а больше ничего из с'естного не было.

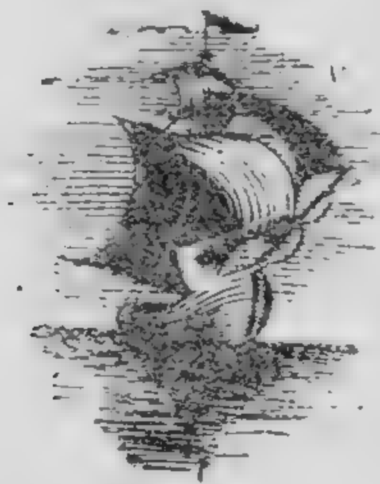
Однажды гридон увидел судно, идущее в губу. Это зрелище так его потрясло, что он мог только крикнуть: — Спасены! .. Но и этого достаточно было, чтобы мы все поняли. Трудно передать радость, которую мы тогда испытывали, но Федор Кузьмич остался безучастен. Лежал он на спине, широко раскинув руки, и тяжело дышал, глядя невидящими глазами на черный потолок зимовки.

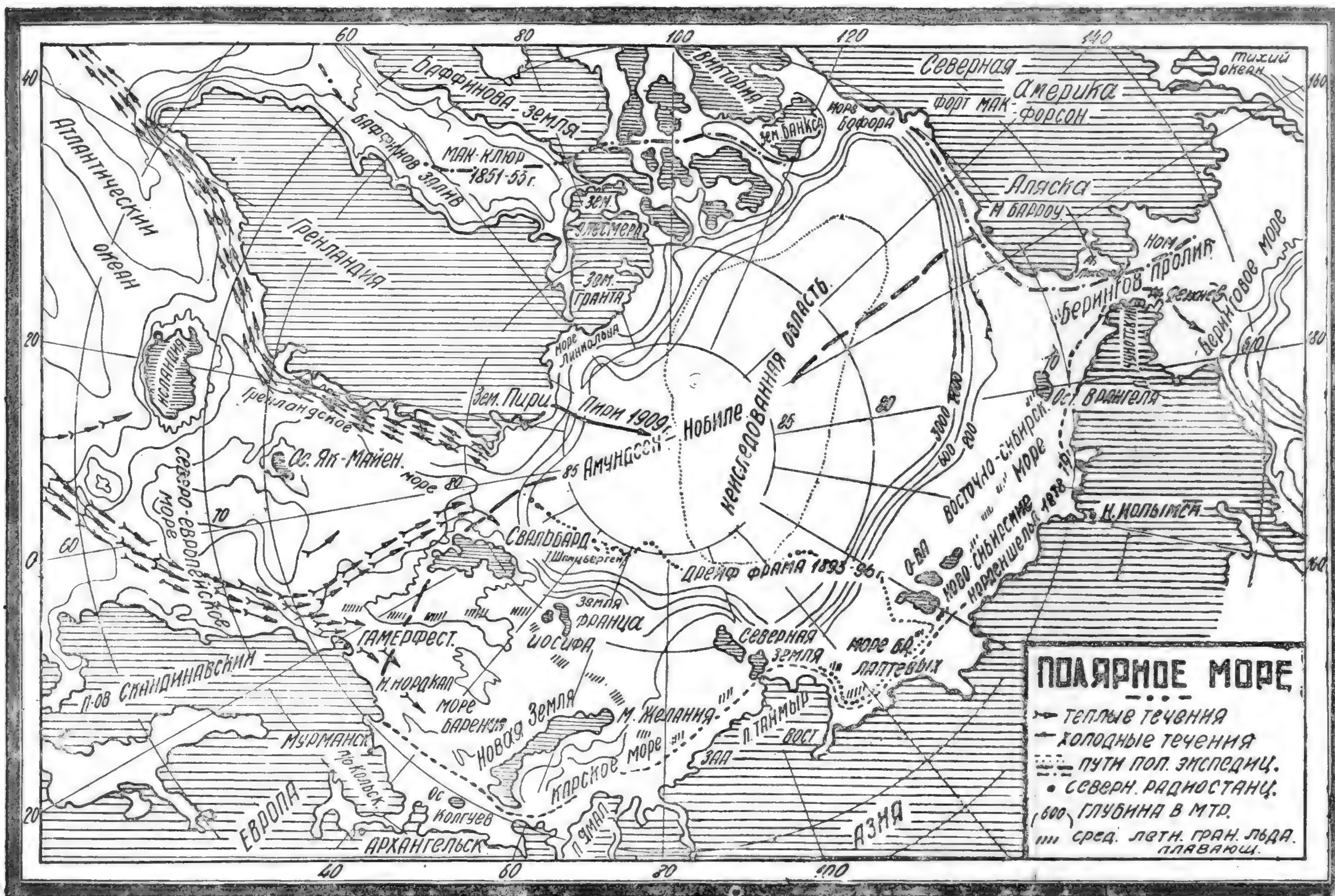
Скоро к берегу под'ехала шлюпка. Оказалось, что это было норвежское китобойное судно, возвращавшееся из Зеленой гавани с грузом китового уса и моржовыми клыками и шкурами. Забрали норвежцы нас к себе на судно, прихватили и Федора Кузьмича,

находившегося уже в бессознательном состоянии, и сначала перевезли в город Тромсэ. А отсюда мы через два месяца на поморских судах попали домой, оставив на чужбине Федора Никитича—своего кормщика. Он умер при входе в гавань.

С тех пор я больше не бывал на Груманте, хотя не раз еще хаживал промышлять, то с сумлянами, то с кемляками на Новую Землю и хотя мне потом пришлось еще раз зимовать на Новой Земле, но такого страху я никогда больше не испытывал.

Ни единого словечка, по старости моих лет, не соврал Все, как было, рассказал. Все это быль, а не сказка какая-нибудь, не выдумка моя, стариковская.




ПОЛЯРНОЕ МОРЕ
теплые течения
холодные течения
пути пол. экспедиц.
северн. радиостанц.
600 глубина в мтр.
сред. летн. гран. льда плавающ.
Северная Америка
Тихий океан
Баффинова Земля
Виктория
Зем. Банкса
Море Бофора
Форт Мак-Форсон
Мак-Клюр 1851-53 г.
Баффинов залив
Аляска
Н. Барроу
Ном
Берингов пролив
Берингово море
Атлантический океан
Гренландия
Зем. Элсмера
Зем. Гранта
Море Линкольна
Неисследованная область
Зем. Пири
Пири 1909
Нобиле
Амундсен
Исландия
Гренландское море
Ос. Ян-Майен
Северо-европейское море
Свальбард
Шпицберген
Дрейф Фрама 1893-96 г.
Восточно-сибирск. море
Ост. Врангеля
Ново-сибирские о-ва
Норденшельд 1878
Н. Колымск
Земля Франца Иосифа
Северная Земля
Море Лаптевых
Гамерфест
Н. Нордкап
Море Баренца
Новая Земля
М. Желания
Карское море
П. Таймыр
П-ов Скандинавский
Мурманск
П-в Кольск.
Ос. Колгуев
Архангельск
Европа
П. Ямал
Азия





ЦЕНА 3 р. 73 к.
Переплет — 75 к.



